Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 90-92 in 1 volume) 1963

1968

A (29) 715

# ROYAL COMMISSION

## ON

# PILOTAGE

## HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 90-92

DATE: 10 décembre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
*ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.*
*BOARD OF TRADE BLDG.*
*11 ADELAIDE ST. W.*
*TORONTO*

364-5865 364-7383



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR [illegible]

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

MONSIEUR [illegible] SMITH, Commissaire,
MONSIEUR [illegible], Commissaire,
Me [illegible], c.r., SECRETAIRE.

---

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission.

Me JEAN [illegible],
procureur de la [illegible]

Me JEAN [illegible], c.r.,
procureur de la [illegible] of Canada.

Me C. [illegible],
procureur de la [illegible]

Me MARC LALONDE, [illegible]
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes de [illegible]
procureur de la Corporation des [illegible] du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de [illegible]
[illegible],
procureur de la Corporation des Pilotes de [illegible] St-Laurent.

---

VOLUME [illegible] - Page A-1 à A-[illegible]

[illegible] - SEANCE DE L'APRES-MIDI, le [illegible]

[illegible] 196[illegible]


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

# CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me C. MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

---

VOLUME 90 - Page A-1 à A-55

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DE L'APRES-MIDI, le 10 DECEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





# INDEX


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

---

Le dixième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

RAYMOND BISSONNETTE, pilote de la circonscription de Kingston, âgé de 33 ans.

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quel est votre âge, monsieur Bissonnette?
R 33 ans.
Q Depuis quand êtes-vous pilote à la circonscription de Kingston?
R Kingston, depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959).
Q Est-ce que vous étiez pilote, antérieurement, dans la circonscription de St-Laurent - Kingston - Ottawa qui s'étendait de Montréal à Kingston?
R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Durant combien d'années?

R La première saison seulement, parce que le changement a eu lieu en mil neuf cent soixante (1960), la séparation des deux districts.

Q Alors, vous auriez été admis comme pilote breveté dans la circonscription en quelle année?

R Septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Ceci, c'était dans la circonscription de St-Laurent - Kingston - Ottawa?

R C'est ça.

Q Antérieurement à votre nomination comme pilote dans la circonscription de Cornwall, quelle avait été votre expérience maritime?

R J'ai commencé à naviguer en mil neuf cent quarante-deux (1942). De mil neuf cent quarante-deux (1942) à mil neuf cent quarante quatre (1944), ça se trouvait seulement dans les mois de vacances, les mois de juillet et août, comme matelot sur un bateau de Canada Steamship Lines, le Rapid Prince.

Ensuite, en mil neuf cent quarante-cinq (1945), matelot sur le "tug" Soulanges, un remorqueur du département des Transports. Ensuite, j'ai commencé sur les Grands-Lacs, en mil neuf cent quarante-sept (1947), sur le Kinmount de la compagnie Canada Steamship Lines, comme "watch man" sur le Kinmount; de mil neuf cent quarante-neuf (1949) à mil neuf cent cinquante et un (1951) comme homme de roue sur le Meaford.

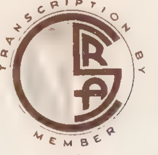

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Au printemps de mil neuf cent cinquante-deux (1952), j'ai obtenu mon certificat de "mate in land", et la compagnie m'a appointé comme troisième officier sur le Elgin. En mil neuf cent cinquante-trois (1953), j'ai été promu deuxième officier sur le Starmount; en mil neuf cent cinquante-trois (1953), mil neuf cent cinquante-quatre (1954) et mil neuf cent cinquante-cinq (1955) comme deuxième officier sur le Starmount. En mil neuf cent cinquante-six (1956), promu comme premier officier sur le Hastings. Ensuite, mil neuf cent cinquante-sept (1957), mil neuf cent cinquante-huit (1958), premier officier sur le Meaford, et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à l'ouverture dela voie maritime, comme il y avait plusieurs bateaux de lacs qui étaient obligés d'arrêter, la compagnie m'envoya comme deuxième "mate" et pilote sur le Winnipeg.

J'ai oublié de mentionner ici que sur le Starmount, comme deuxième officier, j'étais appelé souvent à faire le pilotage, quand il n'y avait pas de pilote qui était disponible.

Ensuite, sur le Hastings, comme premier officier, il arrivait assez souvent durant la saison qu'il n'y avait pas de pilote de disponible, et c'est moi-même qui faisais le pilotage; et en mil neuf cent cinquante-sept (1957), sur le Meaford, aussi, comme "mate" et pilote, en mil neuf cent cinquante-sept (1957) et mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q Quand vous dites que sur ces navires


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que vous avez mentionnés, que vous faisiez le pilotage lorsqu'il n'y avait pas de pilote de disponible, référez-vous à des pilotes brevetés de la circonscription?

R C'est ça, et des pilotes spéciaux de compagnies, ou les pilotes brevetés du district.

Q Est-ce que ces vaisseaux auxquels vous référez étaient tous des vaisseaux de la Canada Steamship Lines?

R C'est ça.

Q Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), disiez-vous, vous avez agi comme officier et pilote deuxième officier et pilote à bord d'un navire?

R Sur le Winnipeg, de la Canada Steamship Lines.

Q Dans quelle circonscription?

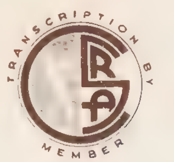
R Toujours de Montréal sur les Grands-Lacs.

Q Qu'est-ce que faisait le Winnipeg? Quel était le trajet du Winnipeg?

R Montréal, Toronto, Hamilton.

Q Comment est-ce que vous procédiez pour l'accomplissement de vos fonctions de pilote à bord de ces navires-là, entre Montréal et Kingston?

R Eh bien, en plus de tenir mon quart habituel, j'étais obligé de faire le pilotage, comme le commandant n'était pas - n'avait jamais navigué beaucoup dans le bout, auparavant, il était comme officier sur les upper lakers, qu'on appelle, sur les bateaux de Grands-Lacs, comme il ne venait pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

souvent à Montréal, il n'était pas au courant de la rivière du tout; donc, c'est moi-même qui faisais la rivière.

Il faudrait ajouter ici que sur certaines grandes courses, comme de Prescott à Brockville ou de Cleyton à Cap Vincent, le capitaine faisait ces bouts-là, il me donnait une chance de me reposer. La majorité du temps, j'essayais de m'arranger, comme mon quart était de douze à quatre, de midi à quatre et de minuit à quatre, si ça adonnait que je faisais la rivière de quatre à huit ou entre huit à douze.....

Q Voulez-vous continuer, s'il vous plaît.

R J'étais à dire que si j'avais à faire la rivière en dehors de mon quart, je m'arrangeais avec l'officier de quatre à huit ou de huit à douze, si je m'adonnais à faire la rivière sur leur quart, je les envoyais se reposer, je n'avais pas besoin d'eux autres, et quand mon quart reprenait sur le lac, il me donnait une chance de me reposer. On s'échangeait des quarts comme ça. Comme ça adonnait.

Maintenant, de Toronto à Cap Vincent, il n'y a pas une grande distance, il fallait faire notre quart.

Donc, assez souvent, on essayait d'arranger ça pour que les deux puissent se reposer raisonnablement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous receviez une rémunération quelconque pour votre travail de pilote, en plus d'officier?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous receviez?

R La première année, sur le Elgin, le capitaine me permettait de passer la rivière, et sur la fin de la saison, on va dire, à partir du mois de septembre à la fin de la saison, il me laissait faire plusieurs fois dans la rivière tout seul; donc, à la fin de la saison, pour me récompenser, il m'avait donné dix dollars ($10.00).

Q Par voyage?

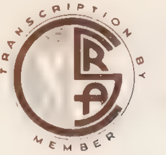
R Non, dix dollars ($10.00) pour la saison.

Q J'imagine qu'il y a eu des saisons où c'était plus payant?

R Oui. Ensuite, quand j'ai été deuxième officier sur le Starmount, et qu'il n'y avait pas de pilote disponible, le capitaine et moi-même faisions la rivière, et c'était un arrangement avec le capitaine, il me récompensait, ça dépendait du tarif, dans le temps, je crois que le tarif était de cinquante dollars ($50.00) pour un voyage de Montréal à Kingston; donc...

Q Parlez-vous du tarif officiel de l'autorité de pilotage?

R Le tarif que la compagnie payait au capitaine. Donc, le capitaine, sur cinquante dollars ($50.00), me donnait vingt dollars ($20.00).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et ...

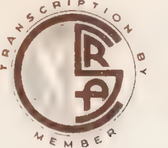
R Ensuite, quand j'ai commencé à être premier officier et pilote sur le Meaford, il y avait un arrangement de fait entre la compagnie, parce qu'il y avait plusieurs officiers qui se plaignaient que le capitaine recevait le plein tarif et qu'il ne récompensait pas assez les officiers, la compagnie a passé un règlement comme quoi, au commencement de la saison, il faisait des arrangements avec l'officier qui lui aidait pour faire la rivière, et chaque chèque devait être fait au nom de celui qui aidait le commandant. Donc, sur le Stanford, il y avait une entente avec le commandant, il me donnait un tiers du pilotage.

Q Ca, c'est en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Non, c'est en mil neuf cent cinquante-sept (1957). Donc, à ce moment, le tarif était monté à soixante dollars ($60.00), le capitaine recevait soixante dollars ($60.00), donc je recevais vingt dollars ($20.00) par voyage.

Q A même ce soixante dollars ($60.00)?

R Oui. Il faudrait dire alors aussi que sur le Stanford, il y avait un nouveau système: Le premier officier faisait - séparait l'ouvrage avec le capitaine, quand le capitaine s'aperçevait que l'officier avait assez d'expérience dans la manoeuvre et dans la rivière, ils travaillaient de quart en quart. Donc, le premier officier était de minuit à six, et le capitaine était de six à minuit. Donc, ça com-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

prenait, ça: Ecluse ou rivière, tout ce qu'on rencontrait dans notre "shift", il fallait rester là.

Q En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à part du Winnipeg, est-ce que vous aviez un arrangement quelconque analogue?

R Oui, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), sur le Winnipeg, ç'a augmenté un petit peu, j'avais la moitié, mais je le faisais tout, par exemple.

Q Est-ce qu'il s'agit de conditions qui vous ont incité à devenir pilote breveté?

R Non, parce que j'avais déjà une application de faite en mil neuf cent cinquante (1950).

Q Combien de voyages faisiez-vous dans la circonscription? Quand je parle de voyages, je veux dire: De transits durant une saison, à l'époque, à bord ces navires?

R Sur le Elgin, en mil neuf cent cinquante-deux (1952), on a voyagé constamment de Montréal à Kingston, on a fait 104 voyages - 52 voyages, 104 passages; 52 voyages aller et retour.

Q 52 voyages aller et retour?

R Ensuite, sur les autres navires, ç'a varié entre 40 et 45, donc, qui faisait à peu près 85 à 90 passages dans le districts.

Q Alors, c'était sur une période qui s'étendait à peu près de quelle période à quelle période? Est-ce que c'est comme aujourd'hui?

R Non, du commencement d'avril aller au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

six ou sept décembre.

Q Ce qui faisait en fait une moyenne de plus d'un transit par semaine?

R Oui, on faisait un voyage aller et retour dans deux jours et demi à trois jours, à Montréal aller et retour.

Q Aller et retour?

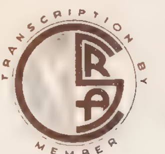
R Dans trois jours, on faisait: Montréal aller et retour, sur le Elgin, parce qu'on a fait 104 passages dans une saison.

O Ca faisait plus que deux passages dans une semaine?

R Oui.

Q Est-ce qu'il vous est arrivé, dans votre expérience qu'on vous fasse signer les articles de plusieurs navires pour faire du pilotage d'un navire à l'autre?

R En mil neuf cent cinquante-sept (1957), je crois qu'il y a eu un arrêt de travail des pilotes de la circonscription de Kingston, et dans le temps, la Canada Steamship Lines, je crois qu'elle avait sept ou huit pilotes spéciaux qui se sont joint aux pilotes du district de Kingston pour leur arrêt de travail. Donc, la compagnie avait besoin de pilotes. Donc, j'ai été demandé à quelques occasions par la compagnie de piloter d'un bateau à l'autre, et j'ai refusé, je leur ai dit que s'ils voulaient me faire faire du pilotage sur d'autres navires, que je sois transféré comme maître et pilote sur d'autres navires; mais pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

seulement le pilotage, j'ai refusé.

En mil neuf cent cinquante-sept (1957), j'ai été transféré à plusieurs occasions, mais tout le temps comme premier officier et pilote sur le navire: Le Meaford, ensuite l'Acadian; ensuite j'ai retourné sur le Meaford, ensuite le Penetang, et j'ai retourné sur le Meaford.

Q Est-ce que tout ça, c'était durant le travail des pilotes?

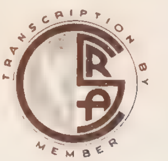
R Durant l'arrêt de travail.

Les bateaux attendaient plusieurs jours dans le port de Montréal pour décharger leur cargaison, et s'ils s'apercevaient que le bateau était pour être dans le port une semaine à décharger, ils m'envoyaient sur un bateau qui était pour décharger, qui était prêt à faire un voyage à Kingston, et à chaque fois, j'ai toujours signé comme premier officier sur le navire, et pilote.

Encore là, sur l'Acadian, quand on m'a envoyé sur l'Acadian, j'étais supposé avoir le plein pilotage; la compagnie m'a envoyé sur le bateau à cette condition, mais quand j'ai eu mon chèque de pilotage, j'ai eu seulement la moitié.

Q Vous dites que vous aviez mis votre nom sur une liste en mil neuf cent cinquante (1950) pour devenir pilote dans la circonscription?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q A partir du moment où vous avez commencé à agir comme marin, dans quelques fonctions, je crois comprendre que vos activités ont toujours été limitées dans la région de Montréal en amont?

R C'est ça; seulement une saison que j'ai fait quelques voyages à Cornerbrook. Le plus loin, c'est à Québec; on faisait quelques voyages à Québec dans la saison.

Q Et comment procédiez-vous pour devenir pilote à cette époque?

R Bien, en mil neuf cent cinquante (1950), j'étais homme de roue, et il y avaitun capitaine qui m'avait recommandé, que je devrais faire une application; il s'aperçevait que j'étais intéressé, que je restais debout en dehors de mes quarts, tout ça, et je voulais apprendre la rivière, et je demandais des "maps", tout ça. Quand il s'est aperçu que j'étais intéressé dans la rivière, il m'a suggéré de faire une application au département des transports pour devenir apprenti-pilote dans la circonscription.

J'ai fait une application au département, et quand mon nom est venu, ou qu'ils ont eu besoin de pilotes, en mil neuf cent cinquante-sept (1957), j'ai été appelé pour passer un examen ici à Montréal.

Q Oui.

R Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), j'ai été appelé comme pilote - comme apprenti-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilote.

Q Cet examen que vous avez passé en mil neuf cent cinquante-sept (1957) à Montréal comprenait un examen sur les connaissances locales et sur les connaissances théoriques?

R Dans ce temps-là, ce n'était pas comme aujourd'hui; l'examen qu'on passait, c'était un examen oral, il fallait être pilote pour la passer parce qu'ils demandaient au moins qu'on ait des connaissances ou qu'on ait été en charge de notre quart au moins entre deux et cinq ans, il fallait absolument avoir été en charge de notre quart, dans la rivière, et c'est un examen de pilote complet qu'on passait.

Q Et après avoir passé cet examen en mil neuf cent cinquante-sept (1957), vous n'avez pas repassé d'autres examens avant d'être appelé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui, mais c'était un petit examen final; ce n'était pas l'examen complet qu'on a passé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), parce que quand on a été appelé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), pour mon compte, j'ai fait 21 voyages comme apprenti dans la circonscription, et au mois de septembre, ils nous ont fait demander au bureau - je pense qu'on était trois dans ce temps-là, trois apprentis - ils nous ont fait demander au bureau de monsieur Melançon; il y avait un représentant du département des Transports, monsieur Melançon, et le président de la Corporation.

Q Des Pilotes?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, des Pilotes, et ils nous ont fait passer un examen assez bref, oral.

Le lendemain, on commençait comme pilote.

Q Est-ce que vous avez été avisé que vous aviez passé vos examens, antérieurement, en mil neuf cent cinquante-sept (1957)?

R Oui.

Q Et vous avez dit que vous avez fait une période d'apprentissage en mil neuf cent cinquante-neuf (1959): 21 voyages, que vous avez faits?

R Oui, j'étais appelé comme apprenti-pilote, le cinq (5) août mil neuf cent cinquante-neuf (1959), j'ai commencé le huit (8).

Du huit (8) août au vingt et un (21) septembre, j'ai fait 21 voyages dans le district, avec d'autres pilotes.

Q A l'époque, est-ce que c'était de Montréal à Kingston?

R C'est exact, de Montréal à Kingston.

Q Et est-ce que c'était la pratique suivie généralement dans les autres cas, pour les autres pilotes, à votre connaissance?

R Oui.

Q Est-ce que c'était la pratique suivie antérieurement à mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à votre connaissance?

R Je crois que oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Lorsque vous avez été admis comme pilote en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), en septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), est-ce qu'immédiatement vous avez été en charge de n'importe quelle catégorie de navires océaniques circulant dans la circonscription entre Cornwall et Kingston?

R Oui.

Q Est-ce que vous êtes membre dela Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent?

R Oui.

Q Etiez-vous membre de la Corporation des Pilotes St-Laurent - Kingston - Ottawa, avant?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez agi comme officier de la Corporation des Pilotes St-Laurent Kingston - Ottawa?

R Oui, la dernière année, avant que la Corporation du Haut St Laurent soit formée, on avait séparé - ils avaient séparé la Corporation en deux, au point de vue administration, parce que les problèmes n'étaient pas les mêmes à Cornwall et à Kingston, ils avaient décidé de faire un sous-comité dans le district de Kingston, et j'avais été nommé directeur du sous-comité de Kingston, de Cornwall - Kingston.

Q Est-ce que vous siégiez sur le conseil d'administration aussi de la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa?

R Oui.

Q Et est-ce que vous avez siégé sur


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R En soixante et un ("61), oui, j'étais directeur.

Q En mil neuf cent soixante-deux (1962).

R En mil neuf cent soixante-deux (1962), vice-président.

Q Et quelle est votre fonction à l'heure actuelle?

R Président de la Corporation.

Q Depuis quel moment, environ?

R Un an aujourd'hui.

Q Votre Seigneurie, j'aimerais déposer à ce moment une copie certifiée des lettres patentes et des règlements de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, règlement numéro 5 qui est ajouté - qui est un règlement d'assurance, pour plan d'assurance semblable à celui de l'Association pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Malheureusement, ce document porte le titre numéro 5, mais il devrait être: numéro 4. Il y a eu une erreur dans l'expédition au secrétariat d'Etat, et c'est en train d'être corrigé.

Quant au règlement numéro 3, je n'ai pas été capable d'en trouver une copie. Aussitôt que j'en aurai une copie, je l'annexerai.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il s'agit d'un simple règlement qui amende le règlement numéro 1, et qui déclare que les 24 personnes, - les 24 personnes qui ont signé le mémoire de convention, c'est-à-dire tous les pilotes membres de la circonscription à l'époque sont membres de la Corporation.

Alors, c'est le seul effet de ce règlement, et je produirai une copie certifiée demain ou après demain au plus tard.

Ce règlement comporte un seul article qui dit que les membres de la Corporation sont les 24 qui ont signé le mémoire de convention original.

LE PRESIDENT:
Comme pièce 848.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je note que votre Corporation a été incorporée le vingt et un (21) août milneuf cent soixante et un (1961)?

R C'est exact.

Q Pourriez-vous expliquer à la Commission quelles ont été les diverses procédures que vous avez suivies au cours de l'année mil neuf cent cinquante et un (1951) pour en arriver à l'établissement de cette Corporation?

R Comme je l'ai dit tout à l'heure, en mil neuf cent soixante et un (1961), après la division

des deux sections ou du district de Montréal à Kingston...

Q Par l'autorité de pilotage?

R Par l'autorité de pilotage, oui, - comme les problèmes n'étaient pas les mêmes entre Cornwall et Kingston, les pilotes avaient décidé de former leur propre corporation.

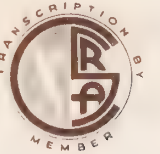
Donc, après plusieurs rencontres et plusieurs assemblées entre les pilotes pour discuter du projet, la majorité - tous les pilotes de la circonscription avaient décidé que pour remédier au problème, qu'il fallait former la corporation du district de Kingston.

Donc, après plusieurs assemblées le sous-comité du temps, de la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa, qui était pilote dans le district de Kingston, se sont décidés que la Corporation devait être sur un pied distinct. Après avoir consulté l'aviseur légal, et après plusieurs rencontres avec tous les pilotes, il a été décidé que la Corporation devait - qu'on devait former une Corporation pour le district.

Q Je crois que vous référez à des notes; est-ce que ces notes ont été préparées par vous-même?

R Oui, seul.

Q Est-ce que tous les pilotes de votre circonscription se sont joints à la Corporation, à l'époque?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, à cette époque, 24 pilotes devaient faire partie du district de Kingston; donc, il y avait 24 pilotes qui se sont joints à la Corporation.

Q Est-ce que votre Corporation est entrée en activité dès mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Non, c'est seulement au printemps de mil neuf cent soixante-deux (1962) que la Corporation a commencé ses activités.

Q Et à l'heure actuelle, est-ce que vous avez quelques relations ou affiliations directes avec la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R Non.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bissonnette, le capitaine Edwards, dans son rapport annuel de mil neuf cent soixante-deux (1962), réfère à certains problèmes qui sont survenus en cours d'opération durant l'année, et je pense qu'il les appelait en anglais "teething problems," problèmes de croissance qui sont survenus dans votre district, et j'aimerais examiner avec vous certains des problèmes qui ont pu survenir. Tout d'abord,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le capitaine Edwards a mentionné que vous aviez reçu des brevets permanents au printemps de mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois. Est-ce que c'est correct?

R C'est exact.

Q Quelle était votre situation quant à votre brevet, antérieurement à ce moment?

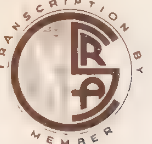
R Je crois que c'était un brevet temporaire qui avait été donné à chaque pilote, et je crois que la pratique était auparavant qu'un pilote devait faire une année complète sur une licence temporaire, et qu'ensuite le département jugeait si le pilote était qualifié pour faire la "job" de pilote; ensuite, on lui donnait une licence permanente de pilote.

Q Mais est-ce que dans le cas de votre groupement, tous les pilotes étaient détenteurs de licences temporaires, la première année, en mil neuf cent soixante et un (1961), dans la circonscription de Kingston?

R Non, parce qu'il y avait des pilotes qui avaient déjà obtenu une licence en mil neuf cent trente-quatre (1934); donc, les plus vieux pilotes qui avaient déjà passé un examen en mil neuf cent trente-quatre (1934), avaient leur licence permanente dans le temps.

Q Ceux qui avaient passé ça en mil neuf cent trente-quatre (1934)?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Mais ceux qui ont été reçus, les membres de votre groupement qui ont été reçus subséquemment en mil neuf cent trente-quatre (1934), quelle sorte de brevet avaient-ils en leur possession?

R Comme je vous disais, il y en avait plusieurs qui avaient ... quand leur année, sur un permis, était expirée, et qu'on leur avait échu une nouvelle licence, mais si vous voulez parler du nouveau groupe, le dernier groupe de 16 pilotes, ils nous avaient donné seulement une licence temporaire.

Q Ecoutez, là, qu'est-ce que c'est que ce groupe de 16 pilotes auquel vous référez?

R Les 16 pilotes qui ont été appelés au pilotage en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q A l'époque où vous aviez une circonscription de Montréal à Kingston?

R C'est ça.

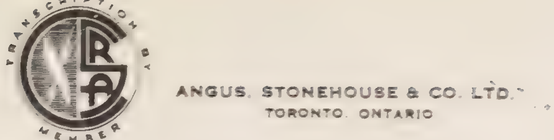
Q Maintenant, est-ce que les autres pilotes étaient tous détenteurs d'un brevet émis en mil neuf cent trente-quatre (1934)?

R Non, pas tous.

Q Alors, ceux parmi eux qui avaient reçu des brevets postérieurement à mil neuf cent trente-quatre(1934) et qui n'étaient pas parmi les seize (16) dont vous avez parlé, est-ce que eux aussi avaient simplement un brevet temporaire, en mil neuf cent soixante et un (1961), dans Kingston?

R ..... je ne pourrais pas dire.

Q De toute façon, il y avait 24 pilotes,





n'est-ce pas, dans votre circonscription...

R Exactement.

Q ... en mil neuf cent soixante et un (1961). Et est-ce que les seize, disons, les seize plus jeunes ou les seize qui ont été admis le plus récemment, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), est-ce qu'ils étaient tous dans la circonscription de Kingston?

R Oui.

Q Et lorsque vous avez été appelé, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), est-ce que vous aviez eu un brevet temporaire?

R C'est ça.

Q En mil neuf cent soixante (1960), est-ce que ce brevet est encore demeuré temporaire?

R Oui.

Q Et en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui.

Q On a continué le brevet temporaire?

R A ce moment, le département nous avait - on avait fait une demande officielle pour nos licences permanentes, et le département nous avait comme excuse que comme le district de St-Laurent-Kingston - Ottawa devait être aboli, qu'il jugeait bon de ne pas émettre aucune licence permanente tant que l'entente Canado-Américaine serait réglée.

Q Et est-ce qu'on vous a donné d'autres raisons - QUESTION RETIREE - est-ce que la pratique


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

était de donner un permis temporaire seulement pour la première année, après l'émission du permis?

R Je crois que oui.

Q Est-ce qu'on vous a donné d'autres raisons pour lesquelles on avait retardé l'émission d'un brevet permanent dans votre circonscription?

R Je crois qu'il y avait la raison d'employés du gouvernement, de service civil.

Q Qu'est-ce que c'est ça, la raison du service civil?

R Je crois qu'à cette époque, comme le gouvernement était en discussion avec les Américains pour former un autre district, en formant le nouveau district international, le gouvernement voulait absolument que les pilotes de cette circonscription soient employés du gouvernement.

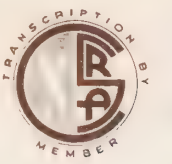
Q Est-ce que le fait de l'existence ou de la continuation de ces licences temporaires pour les pilotes a représenté, constitué un problême quelconque pour vous autres, ou représentait des difficultés particulières?

R Non, mais je crois qu'après la première année, si le gouvernement n'avait pas de raison autre que l'expérience du pilotage, quelque chose comme ça, je crois que les pilotes auraient dû avoir une licence permanente.

Q Et à votre connaissance, est-ce que les pilotes avaient demandé un brevet permanent, à l'expiration de la première année?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Certainement, en plusieurs occasions.
Q Et est-ce que les réponses que vous aviez obtenues contenaient d'autres arguments que ceux que vous avez mentionnés déjà?
R Je ne crois pas.
Q Est-ce que le gouvernement a tenté, dans votre circonscription, lors de l'établissement de l'entente internationale, de vous amener sous le régime d'employé civil au taux prévalant - si vous voulez, pour les fins de la discussion, nous référerons à cette situation simplement comme: Régime d'employé civil, à l'avenir?
R Oui.
Q Est-ce que vous étiez directeur de votre association ou corporation, à l'époque?
R Oui, c'est en mil neuf cent soixante et un (1961), et j'étais directeur de la Corporation.
Q Et pourriez-vous expliquer à la Commission comment les négociations ou démarches ont été faites à ce sujet?
R .....
Q Est-ce qu'il s'agit d'une question qui a été discutée, tout d'abord, disons, avec les représentants des pilotes dans votre circonscription?
R Certainement. Nous avons reçu une lettre - bien, je crois qu'ils avaient eu une lettre auparavant d'un des officiels du département - nous avons reçu une lettre du ministre des Transports invitant tous les pilotes à son bureau le vingt-huit (28)

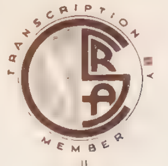



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

février mil neuf cent soixante et un (1961) pour leur expliquer la situation qui se présentait dans le district de Kingston, et la réponse du ministre, après une assemblée de tous les membres de la Corporation, il a été décidé que seulement les membres du conseil d'administration rencontreraient le ministre pour s'informer des propositions qu'il allait faire aux pilotes, et je crois qu'un télégramme avait été envoyé au ministre à cet effet, et le ministre a répondu qu'il tenait à rencontrer tous les pilotes individuellement.

Donc, après une autre assemblée de tous les pilotes, les pilotes ont jugé bon de se rendre à Ottawa, dépenses payées, pour rencontrer le ministre.

Q Votre Seigneurie, les dossiers du ministère contiendront sans doute le télégramme auquel le témoin a référé. Je pourrais déposer présentement cependant copie de la lettre du treize (13) février mil neuf cent soixante et un (1961) envoyée par monsieur J.R. Baldwin, à chacun des pilotes de la circonscription, ainsi que copie de la lettre de monsieur Baldwin à monsieur Vinton Keogh, président du comité des pilotes de la circonscription de Kingston, avisant celui-ci qu'une lettre avait été expédiée à chaque pilote, les convoquant le vingt-huit (28) février mil neuf cent soixante et un (1961) à Ottawa. L'objet..... en particulier, cette lettre déclare, en anglais,




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

"The letter also informs all pilots "taht the Kingston District is now defined as part of "the Great Lakes area under the new section of The "Canada Shipping Act which provides for special pilo- "tage arrangements applicable to the Great Lakes, these "to be developed on a joint basis with the United "States. It was pointed out that it is, therefore, "no longer possible to carry on on the old basis which "has applied hitherto. Attention is also drawn to the "fact that the pilots' committee of the former St. "Lawrence Kingston-Ottawa District was given indica- "tions over the past year or two, on more than one "occasion, that major changes would be necessary when "the new Great Lakes scheme came into effect. The "new scheme for the Great Lakes will be put into effect "with the commencement of the 1961 season of navigation.

The purpose of the meeting with the "pilots of the new Kingston District is to explain "the conditions that will apply to pilots in this area. "This Minister has agreed to meet with the pilots con- "cerned for this purpose between twelve noon and one "p.m. on February 28th 1961..."

"The Department will reimburse "for rail or bus fare from your home. I shall look "forward to meeting you and your fellow pilots in "Ottawa on February 28th."

And a copy of that letter was sent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

to me by Mr. Alan Cumyn on date of February 16th, 1961. Nous pourrions donner un numéro à cette pièce tout de suite, et je vais y joindre d'autres documents.

LE PRESIDENT:
849.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
Correspondance entre l'autorité de pilotage et les pilotes de la circonscription de Kingston, concernant le status d'employé civil, février 1961.

Q Vous rappelez-vous avoir reçu une lettre du sous-ministre des Transports, à cet effet?
R Oui.
Q En février mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Oui.
Q Et vous êtes-vous rendu, vous-même - c'est-à-dire, vous avez déclaré que vous aviez envoyé un télégramme au ministère avisant que le comité des pilotes rencontrerait le ministre?
R C'est ça.
Q Et quelle a été l'attitude du ministère?
R Le ministère avait répondu que le ministre tenait absolument à rencontrer tous les pilotes, que c'était l'avenir des pilotes qui dépendait de cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

entrevue.

Q Vous êtes-vous rendu vous-même à cette entrevue?

R Oui.

Q Est-ce que les pilotes de votre circonscription se sont rendus à cette entrevue?

R Oui.

Q Alors, pourriez-vous nous décrire l'atmosphère de cette entrevue? Qui était présent à part des pilotes?

R Je ne peux pas me rappeler de tout le monde présent.

Q Représentant le ministère?

R Le ministre des Transports était présent; il y avait le sous-ministre, le capitaine Slocombe, le capitaine Jones, monsieur Baxter..... je crois qu'il y en avait deux ou trois autres qui avaient de quoi à faire avec le service civil, pour expliquer les conditions du service civil, mais je ne me rappelle pas leurs noms.

Q Vous rappelez-vous si monsieur Booth était présent aussi?

R Oui.

Q Est-ce que monsieur Cumyn était présent?

R Oui.

Q Dans toute votre expérience qui est relativement courte dans le domaine du pilotage, est-ce que vous aviez jamais vu une telle parade d'offi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ciers supérieurs en face des pilotes?

R Il y en avait plusieurs.

Q Avez-vous jamais vu quelque chose d'analogue comme rencontre?

R C'est la première fois que je rencontrais toutes les autorités de pilotage en même temps.

Q Alors, qu'est-ce qui s'est passé à cette entrevue?

R Eh bien, le ministre expliqua à tous les pilotes la situation qui existait dans le district de Kingston, et qu'il n'y avait pas d'arrangement final qui était prévu avec les américains, mais on prévoyait un certain arrangement, et que les pilotes ...... le gouvernement canadien serait responsable des deux tiers du pilotage et les américains de l'autre tiers, et il figurait que quatre pilotes de la circonscription de Kingston ne verraient pas leur licence se renouveler, il figurait qu'il serait obligé de canceller quatre licences à cet effet, et que la meilleure solution que l'autorité de pilotage avait pensé, c'était de mettre les pilotes sur un salaire payé par le gouvernement, qui était de $1,437.00 par mois,je crois.

Q Votre Seigneurie, je désire déposer un document remis lors de cette assemblée, qui s'intitulait "statement of the Minister for use at previous meeting with Kingston pilots on February 28th."

Je ne me rappelle plus si ce document

a été remis à chacun des pilotes.

Q Est-ce que ce document a été remis à chacun des pilotes?

R Oui, j'ai encore ma copie.

Q Est-ce qu'il était le même qu'un autre document intitulé "Departement of Transport information policy and echue of ship pilots Cornwall and Kingston area."

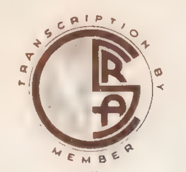
R C'est ça.

Q Et quiétait comme une information détaillée au plan financier auquel le témoin a référé antérieurement. Je désirerais joindre ce document avec la pièce déjà mentionnée sous la même cote. Je désire attirer l'attention de la Commission en particulier sur le dernier paragraphe dans lequel le ministre déclare qu'il n'a pas l'intention d'étendre cette proposition aux autres circonscriptions du St-Laurent, et il ajoute à la fin: "I am aware that the pilots in these Dis-
"tricts strongly prefer present arrangements to the
"alternative of annual salaries from Government sources,
"and I have therefor no intention of seeking any change
"in their status. However, the new basis on the Great
"Lakes has left us little choice but to re-organize
"the Kingston District along the lines I have mentioned."

LE PRESIDENT:

Q Vous venez de dire que le salaire offert était de $1,437.00 par mois?

R C'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que je dois comprendre que c'est: douze mois par année?

R Non, sur une période de huit mois; je pense que c'est inscrit.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q "Period of employment," on indique comme période normale d'emploi du quinze (15) avril au quinze (15) décembre, au taux de $1,437.00 par mois; évidemment, avec les conditions usuelles à cet effet: Pour la possibilité de temps supplémentaire, et ensuite on prévoit aussi un certain nombre de bénéfices d'appoint ou de bénéfices marginaux qu'on énumère dans ce document.

R Seulement après un certain nombre d'années, je crois.

Q Alors, quelle a été la réaction de votre groupe devant cette proposition?

R Bien, après que le ministre a eu expliqué tous les avantages que ceci représentait pour les pilotes de la circonscription, et qu'il tenait absolument à nous faire remarquer que quatre licences ne seraient pas renouvelables si nous n'acceptions pas cette offre, il a été décidé...

Q Quatre licences ne seraient pas renouvelables?

R Il était obligé de canceller quatre licences, parce que d'après l'entente, il y avait seulement vingt personnes qui travailleraient dans le district


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de Kingston; donc, les autres ne se verraient pas renouveler leurs licences. Je ne sais pas si c'était les quatre jeunes, ou de quelle manière ça se passerait; il y aurait quatre licences qui n'auraient pas été renouvelables au printemps.

Donc, après toutes les explications, on demanda à chaque pilote individuellement de se lever debout et de se prononçer en faveur ou contre le service civil.

Donc, chaque pilote s'est levé individuellement et a refusé.

Q Est-ce que la réponse a été unanime?

R Unanime, tous les pilotes ont refusé un par un en se levant.

Q Et est-ce que ceci a été fait en présence des officiers du ministère?

R Oui.

Q Et subséquemment, est-ce que - qu'est-ce qui s'est produit? Est-ce que les quatre pilotes se sont faits enlever - est-ce qu'il y a eu quatre pilotes qui ont perdu leur brevet au printemps? Qu'est-ce qui s'est produit?

R Non. Après cette rencontre, nous avons fait une proposition au département, qui se lisait comme suit: Que les 20 pilotes - les 24 pilotes étaient prêts à se séparer le salaire des 20 pilotes sur la liste, et on proposait un système de vacances obligatoire, ni plus ni moins que quatre pilotes se-

raient toujours en vacances durant la saison, et qu'il y avait seulement vingt pilotes sur la liste, et que les pilotes étaient consentant à se séparer l'ouvrage de vingt à vingt-quatre.

Q Est-ce que tous les pilotes étaient d'accord sur cette proposition, à l'époque?

R Oui.

Q Et est-ce que comparativement au régime de service civil qui vous était offert à l'époque, ceci pouvait représenter dans vos esprits, lorsque vous avez fait votre choix, une diminution relative, c'est-à-dire au moins pour un certain temps, comparativement au régime de service civil qui vous était offert?

R Certainement.

Q Est-ce qu'il y a eu d'autres pressions exercées par le ministère depuis cette date, pour vous inciter ou vous encourager à entrer sous un système d'employés, sous un régime d'employé civil quelconque?

LE PRESIDENT:
S'il y avait un procureur pour représenter le département, il s'objecterait au terme "pression".

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'avais à l'esprit...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Evidemment, Votre Seigneurie, avec les commentaires qui ont été faits depuis deux jours sur ma fonction, je n'ai pas ôsé m'objecter.

Je demanderais à mon confrère, vu qu'il s'agit d'un point très important, de poser le moins possible des questions suggestives; de se conduire comme s'il était en Cour Supérieure, avec un adversaire, et non pas sans adversaire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, j'ai employéle mot " pression" parce que le premier mot qui m'est venu à l'esprit était plus dur. Alors, dans mon esprit, "pression" n'avait aucun sens péjoratif.

Q Est-ce qu'il y a eu quelques démarches accomplies auprès de vous, depuis cette époque, pour vous encourager à entrer sous une forme d'employé civil - sous un régime d'employé civil?
R Pas à ce que je sache.
Q Je crois, Votre Seigneurie, que j'aurais été prêt à débattre longuement l'expression du mot "pression" à la lueur de la première expérience

et des documents qui sont déposés devant cette Commission.

Q Alors, une fois que vous avez eu surmonté cette première difficulté ou ce premier problême dans l'organisation de votre circonscription, quels autres problêmes avez-vous eus à affronter dans le courant de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), ou au début de votre organisation?

R Est-ce que vous voulez dire des problêmes internes ou des problêmes avec l'autorité de pilotage?

Q Quels ont été les principaux problêmes dans l'organisation, n'importe lesquels, celui que vous voudrez soulever, celui qui vous vient à l'esprit, dans l'organisation du pilotage dans votre circonscription, durant ces années mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), en particulier en mil neuf cent soixante et un (1961), puisque nous y sommes?

R En mil neuf cent soixante etun (1961)?

Q Oui.

R En mil neuf cent soixante et un (1961), je ne me rappelle pas, parce qu'en mil neuf cent soixante et un (1961), le district a été adopté et les stations de pilotage étaient situées à Cornwall et à Kingston, et je ne crois pas qu'en mil neuf cent soixante et un (1961) nous ayons eu aucun problême.

Q Alors, au cours de mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
CRA
MEMBER

soixante et un (1961), est-ce qu'il y avait des pilotes affectés spécialement aux navires qui traversaient le lac Ontario?

R Non.

Q Durant cette première année, est-ce que vous étiez appelé à desservir tous les navires qui n'étaient pas détenteurs - dont le capitaine n'était pas détenteur d'un certificat classe B?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous avez fait des demandes, en cours de mil neuf cent soixante et un (1961), ou à la fin de mil neuf cent soixante et un (1961), en vue d'améliorer cette situation?

R Oui, nous avons fait des demandes au département pour que des pilotes soient nommés pour couvrir le lac Ontario, et que les pilotes du district n'aient plus à couvrir le lac Ontario, parce qu'à certains moments il y avait jusqu'à dix, douze pilotes du district qui se trouvaient sur des navires sur le lac Ontario, et ça nuisait beaucoup à l'efficacité du pilotage dans le district; les pilotes étaient obligés de débarquer de sur un navire et de rembarquer sur l'autre, vu qu'il n'y avait pas assez de pilotes de disponibles.

Q Et sauriez-vous dire quand est-ce qu'on a commencé à remédier à cette situation, au ministère?

R Je crois que c'est en mil neuf cent soixante-deux (1962); je crois que c'est en juillet ou





juin mil neuf cent soixante-deux (1962). On avait proposé au département de continuer la liste, - de continuer à prendre des candidats sur la liste d'apprentis qui existait dans le district St-Laurent - Kingston - Ottawa, et comme ces candidats avaient les certificats appropriés, nous avions demandé de suivre la liste et d'appointer ces pilotes pour couvrir le lac Ontario, et en même temps que ces pilotes, à l'avenir, pourraient devenir de futurs pilotes dans le district de Kingston, vu qu'ils avaient déjà passé un examen comme apprentis pour le district.

Q Est-ce que vous aviez participé à l'arrêt de travail d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962), sur le St-Laurent?

R Non.

Q Non?

R Bien non, il n'y avait pas de navire dans notre district.

Q Il n'y avait pas de navire dans votre district. Est-ce que vous avez fait des demandes, à ce moment-là, à l'autorité de pilotage, en rapport avec les problèmes que vous aviez, qui n'étaient pas résolus à ce moment-là?

R Oui, c'était une des demandes, on avait envoyé un mémoire au département, qui comprenait neuf demandes, et cette demande du Lac Ontario faisait partie d'une des neuf.

Q Votre Seigneurie, je crois que le mémoire auquel le témoin réfère a été produit en annexe


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

au mémoire de la Shipping Federation, parmi les demandes qui ont été faites lors d'une rencontre en février mil neuf cent soixante-deux (1962); il s'agit de l'annexe 66 du mémoire.

Q Et est-ce que vous avez eu les hommes - le nombre suffisant pour satisfaire aux besoins au cours de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R En mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois, quatre pilotes ont été installés sur le lac Ontario, mais je crois que ce nombre-là n'était pas suffisant, puisque les pilotes du district numéro 1 ont été obligés de faire 310 voyages sur le lac Ontario. Ceci était en surplus. Il faudrait additionner tous les voyages que les pilotes du district numéro 2 ont fait sur le lac Ontario, mais spécialement le district numéro 1, nous avons fait 310 voyages avec les quatre apprentis qui avaient été nommés sur le lac.

Q En plus de ceux accomplis par les apprentis?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous avez fait de nouvelles démarches à ce sujet, subséquemment à mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, au printemps - à l'hiver - je crois que c'est à l'hiver de mil neuf cent soixante-deux (1962) ou au printemps de mil neuf cent soixante-trois (1963), nous avons demandé au département d'augmenter de quatre autres pilotes; nous figurons que quatre autres pilotes auraient amplement d'ouvrage pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

faire un salaire raisonnable, et nous avons demandé pour quatre pilotes additionnels sur le Lac Ontario, et le département, je crois, en a appointé deux - trois, plutôt, mais il y en a un de ces pilotes du Lac Ontario qui a été appointé comme pilote dans le district numéro 1. Comme à l'heure actuelle, vous avez six pilotes qui couvrent le lac Ontario: 3 américains et 3 canadiens.

Q Est-ce que ce nombre est suffisant, à l'heure actuelle?

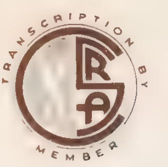
R Non, parce que cette année nous avons encore fait 125 voyages sur le Lac Ontario, le district numéro 1.

Q Est-ce que ce nombre serait suffisant pour occuper un pilote additionnel sur le lac Ontario?

R C'est ce que nous figurons: Un pilote additionnel aurait de l'ouvrage amplement. Je crois que "l'avereage" des voyages faits par les pilotes sur le Lac Ontario est entre 130 et 140, cette année.

Q Lorsque vous avez fait ces demandes de pilotes pour faire du travail sur le Lac Ontario, est-ce qu'on les a nommés au début de la saison, dans chaque cas, ou si ces nominations sont venues plus tard? Ma question, c'est: Est-ce qu'il s'est écoulé un assez long délai entre le moment où vous avez fait votre demande et le moment où vous avez obtenu les pilotes en question?

R Oui, à chaque occasion, il y a eu un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

certain délai; la première année, les pilotes ont été nommés, je crois que c'est au mois de juin ou juillet, je pense que c'est le vingt-cinq (25) juin, et cette année encore, les pilotes ont été nommés..... je ne pourrais pas dire au juste, mais je crois que c'est dans le mois de juin aussi.

Q J'ai ici, Votre Seigneurie, copie d'une lettre envoyée par monsieur Alan Cumyn par moi-même, au nom des pilotes de cette circonscription, le vingt-cinq (25) février mil neuf cent soixante-trois (1963), c'est-à-dire, subséquemment à la renqontre qui avait eu lieu le dix-neuf (19) février mil neuf cent soixante-trois (1963) à Ottawa, visant à demander une augmentation dans le nombre des pilotes sur le Lac Ontario. Je désirerais déposer cette copie sous la cote 850: 25 février 1963, lettre de moi-même à monsieur Alan Cumyn.

R J'aimerais ajouter ici que nous avions eu une promesse formelle du ministre, au printemps de mil neuf cent soixante-deux (1962), que les pilotes du district numéro 1 n'aient plus à aller sur le Lac Ontario.

Q Effectivement, Votre Seigneurie, ceci apparaît justement dans l'entente survenue à la fin de l'arrêt de travail, en mil neuf cent soixante-deux (1962), entente signée par l'honorable Balcer, qui a été déposée comme pièce devant cette Commission, antérieurement.

Q Je note aussi qu'en mil neuf cent




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
TORONTO, ONTARIO

soixante-deux (1962), parmi vos demandes, il y avait une demande à l'effet qu'on vous émette des brevets permanents. Savez-vous à quel moment on a accédé à cette demande, finalement?

R C'est au printemps demil neuf cent soixante-deux (1962), juste avant l'ouverture de la navigation, que des licences permanentes ont été émises à chaque pilote.

Q Maintenant, le capitaine Davis a mentionné certaines difficultés au début, qui étaient survenues en rapport avec l'opération du bateau-pilote à Kingston et à Cap Vincent. Est-ce que vous pourriez sommairement résumer la situation à cet égard, en autant que vous êtes concerné, et les négociations qui ont pu avoir lieu à ce sujet. D'abord, quelle était la situation quant à vous, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Eh bien, en mil neuf cent soixante et un (1961), le dispatching était fait de Cornwall en montant et de Kingston en descendant...

Q Oui.

R Et les deux groupes de pilotes, canadiens et américains, étaient dispatchés par l'office de Kingston, et comme il y avait un service de bateau-pilote d'établi depuis au-delà de 25 ou 30 ans, les pilotes canadiens - tous les pilotes canadiens se servaient de la même transportation, et même quelques pilotes américains qui figuraient que Cap Vincent, à cette date, n'était pas très bien organisé pour loger des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER






pilotes. Donc, il y avait quelques pilotes américains qui se servaient du bateau-pilote canadien pour débarquer et embarquer; et un certain groupe, je crois que c'est cinq ou six américains, dans le temps, avaient leur propre bateau pour embarquer et débarquer, en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q En mil neuf cent soixante et un (1961). Et en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Donc, au printemps de mil neuf cent soixante-deux (1962), l'association américaine - l'office de dispatching de Kingston a été transféré à Cap Vincent, et les responsables de cet office, je crois que c'est l'association américaine qui figurait que comme ils étaient - comme c'était eux autres qui étaient en charge du dispatching, c'était leur devoir d'avoir un bateau-pilote pour embarquer et débarquer les pilotes, il s figuraient que c'était une de leur responsabilité, et je crois que juste avant l'ouverture de la saison, en mil neuf cent soixante-deux (1962), je n'étais pas président dans le temps, mais notre président avait reçu une lettre du président de l'association américaine, dans laquelle il lui donnait une copie d'un contrat de $32,000.00, signé par leur association, sans aucune consultation de la part des pilotes canadiens.

Et j'aimerais ici attirer l'attention que ce $32,000.00 là, les deux tiers du $32,000.00 étaient payés par les pilotes canadiens, et il n'y avait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

jamais personne qui avait été consulté sur ce contrat de "pilot boat".

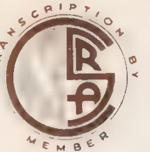
C'est alors que les discussions ont commencé. Les américains figuraient que nous étions obligés de prendre le bateau-pilote, et nous autres, nous répondions que l'année précédente, mil neuf cent soixante et un (1961), l'office des pilotes était à Kingston, et qu'on n'avait jamais forcé aucun pilote américain de prendre notre transportation ou notre bateau-pilote.

Donc, il y a eu plusieurs rencontres pour venir à bout de régler le problême, mais au début, ça virait toujours en basse-messe; c'était très difficile de venir à une entente parce que les membres de l'association américaine étaient très difficiles - c'était très difficile de discuter avec eux autres.

Q Alors, est-ce que vous avez demandé au ministère d'intervenir, à ce moment-là?

R Donc, à ce moment-là, nous avons demandé au département, à l'autorité de pilotage - nous avons déposé notre cas à l'autorité de pilotage, nous avons demandé que comme ce service avait été fait depuis les derniers vingt-cinq ans, et que c'était un service qui était en particulier pour convenir au transport des pilotes, nous avons demandé au gouvernement s'il supportait notre demande, et je crois que la réponse avait été: oui.

Q Vous n'étiez pasprésent à ces assem-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

blées?

R Non.

Q Et est-ce que vous étiez sur les conseils d'administration?

R Oui, j'étais sur le conseil d'administration.

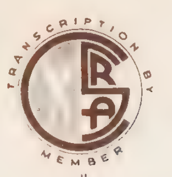
Q Est-ce que le président de l'époque vous avait fait rapport?

R Oui, je crois qu'il avait consulté l'aviseur légal, et c'est l'aviseur légal qui avait fait la demande par écrit.

Q Je désirerais déposer de la correspondance de moi-même, au nom de ce groupement de pilotes, vingt-deux (22) mai mil neuf cent soixante-deux (1962), quatorze (14) juin mil neuf cent soixante-deux (1962), vingt-cinq (25) juin mil neuf cent soixante-deux (1962) et six (6) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962), correspondance entre moi-même et monsieur C.S. Booth, Alan Cumyn, ainsi qu'une copie de lettre de monsieur A.T. Mester à monsieur Alan Cumyn, en date du vingt-cinq (25) juin mil neuf cent soixante-deux (1962), à ce sujet. Je désirerais produire ce document en liasse sous la cote 851.

Q Est-ce que vous avez - est-ce que le ministère a réussi à régler la question?

R Non, non, je crois que c'est au mois de juillet ou au mois d'août qu'il y a eu une lettre qui a été écrite à notre aviseur légal, l'avisant que le gouvernement ne supportait plus la demande des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotes canadiens.

Q Pour les fins du dossier, Votre Seigneurie, je serais peut-être mieux d'attirer l'attention sur cette lettre-là, et en particulier le dernier paragraphe qui n'est pas tout à fait conforme au témoignage du témoin à ce sujet-là. Je voudrais être juste à cet égard. La dernière lettre, c'est-à-dire de monsieur Booth en particulier, déclare: "We have re-"viewed the whole problem, and regretfully have come "to the conclusion that we can find no firm legal basis "for resisting further the position adopted by Meschter "in this matter... it seems to me that the real basis "for complaint by our pilots lies in the fact taht the "U.S. pilots went ahead with their arrangements and "concluded their contract without any consultation "with our pilots, and with complete disregard for the "arrangement which had been in existence during the "previous year. In my view, this action on their part "was all the more objectionable, in that it appears "to habe been undertaken by a minority group within the "American pool at Cape Vincent, which itself is at "the present time substantially smaller than the "Canadian pool in District No. 1. I have carefully "reviewed all aspects of this arrangement and, while "I find it has a number of objectionable features from "the point of view of our pilots, I have been unable "to find an adequate basis to upset the contract."

"As you are aware, I supported the





"position of our pilots very strongly in our discus-
"sion with the Americans, and we have given them no
"indication that we have receded from that position.
"However, I have to tell you, with regret, that I do
"not believe we can go any further and that, apart from
"the possibility of some modification in the terms of
"the agreement, i.e., from a fixed total amount to a
"per trip basis of charges, there is little hope of
"changing the American position."

Q Alors, subséquemment à la réception de cette lettre, est-ce que vous avez entrepris des démarches de votre côté?

R Oui, nous avons eu plusieurs entrevues avec les représentants des pilotes américains pour trouver une solution, et comme nous étions avisés que le département ne pouvait trouver aucune solution, nous avons décidé de régler le problème avec les pilotes américains.

Q Et est-ce que vous avez réussi à vous entendre vous-mêmes directement avec les pilotes américains, finalement?

R Oui.

Q A quel moment est-ce que ceci est survenu, approximativement?

R A la fin de la saison mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois que c'est le cinq (5) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et alors, quels étaient les termes de cet arrangement à l'avenir, pour l'opération et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

l'emploi du pilotage?

R Eh bien, pour l'emploi, nous demandions que les taux de "pilot boat" ou de bateau-pilote soient chargés par voyage, tant par voyage, au lieu d'un taux fixe, et que dans cet arrangement, comme le contrat était de $32,000.00, la part des pilotes canadiens était de $20,000.00, et dans cet arrangement-là...

Q C'est-à-dire, antérieurement à cette nouvelle entente?

R C'est ça. Donc, comme nous nous étions servis du bateau-pilote américain 240 fois, nous sommes venus à une entente avec les américains que sur le $20,000.00, ils nous remettraient $10,750.00.

Q A quoi référez-vous quand vous dites: A $20,000.00, 240 voyages...

R Nous, la part des pilotes canadiens était de $20,000.00 pour le contrat de $32,000.00, et les pilotes canadiens s'étaient servis du bateau-pilote américain 240 fois, ce qui aurait fait une charge, à dix dollars ($10.00) du voyage, ...

LE PRESIDENT:

Q $2,400.00?

R $2,400.00.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Oui.

R Donc, en plus de ce montant additionné, on nous a remis $10,750.00.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et est-ce que ceci se rapportait aux opérations de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Et pour l'avenir, à quelle entente en êtes-vous arrivé?

R Eh bien, le contrat qui a été signé le cinq (5) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962) est pour un an seulement, au taux de dix dollars ($10.00) si un pilote débarque à Cap Vincent et neuf dollars ($9.00) s'il débarque à Alexandria Point, ou Horne Point.

Q Et en mil neuf cent soixante-deux (1962), quel service de pilotage avez-vous utilisé principalement?

R En mil neuf cent soixante-deux (1962), la majorité du temps, on s'est servi du "pilot boat" de monsieur Dugan.

Q Et en mil neuf cent soixante-trois (1963), de quoi est-ce que vous vous êtes servi?

R En mil neuf cent soixante-trois (1963), tous les pilotes ont pris le "pilot boat" américain.

Q Le "pilot boat" américain, si je comprends bien, vous débarquait soit à Cap Vincent, soit à Alexandria Point?

R Soit sur l'île Wolfe Island.

Q Est-ce que vous aviez un service quelconque pour vous amener de Wolfe Island à Kingston?

R C'était une de nos objections, quand nous traitions avec les Américains, parce que nous fi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gurions que Kingston était la base principale des pilotes, vu qu'il y avait plusieurs moyens de transport pour un pilote qui était transféré soit de Cornwall à Cap Vincent, ou qui était transféré de Cap Vincent à Cornwall, sur le côté de Kingston, il y avait beaucoup d'hôtels, il y avait des restaurants; ensuite, la transportation, il y avait trois trains et trois autobus à tous les jours.

Q Pour quel endroit? Pour Cornwall?

R Pour Cornwall, tandis qu'au Cap Vincent, je crois que ç'a été expliqué, il fallait faire 22 milles pour se rendre à Watertown, et à Watertown, les moyens de transportation étaient: un avion et un autobus par jour.

Q Et à Cap Vincent, est-ce qu'il y a des possibilités de logement, quand même à Cap Vincent?

R Bien, c'est une place d'été. En été, c'est une place pour les touristes, mais le printemps et l'automne, ce n'est pas très convenable pour les pilotes.

Q Alors, de Alexandria Point à Kingston, est-ce que vous aviez un service, cette année, qui vous était fourni?

R Oui, les pilotes de la Corporation du Haut St-Laurent ont décidé de continuer à établir une transportation entre Alexandria Point et Kingston.

Q Qui est-ce qui payait ça?

R Les pilotes eux-mêmes.

Q Les pilotes eux-mêmes. Quel est le coût de transport de Alexandria Point à Kingston?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Sept dollars ($7.00). Je crois que ce n'est pas suffisant, parce que, sept dollars ($7.00), ça ne couvre pas les dépenses qu'un contracteur a à encourir pour sa transportation.

Q Est-ce que l'entrepreneur fournit le service pour un contrat de plus d'une année, ou si le contrat est expiré?

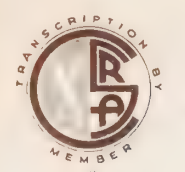
R Il n'y avait pas de contrat; c'est seulement une entente avec les pilotes de la Corporation. Mais en plus, l'association ou la corporation, je crois qu'elle est responsable du service d'un bateau pilote, elle est aussi responsable du service à Kingston.

Q Vous dites: l'association américaine?

R Oui, parce qu'il y a plusieurs navires qui sont obligés d'arrêter dans le port de Kingston. Donc, ça fait partie de leur responsabilité, et ils ont engagé le contracteur pour embarquer et débarquer les pilotes sur le côté de Kingston.

Q Est-ce que l'entrepreneur vous a laissé entendre qu'il serait consentant à continuer le service l'an prochain, entre Alexandria Point et Kingston?

R Non, officiellement, il figure qu'il n'y a pas d'argent là; on pense - lui, il figurait qu'il y aurait probablement des changements, et c'est pour ça qu'il a continué cette année, mais c'est assez difficile à dire s'il continuera à ce prix-là pour l'an prochain.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous êtes satisfait du service?

R Oui, très bon service.

Q Est-ce que vous êtes satisfait du service du bateau-pilote américain, à l'heure actuelle?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Dugan, est-ce qu'il fait aussi du service pour d'autres personnes que les pilotes?

R Oui, il fait du service pour les deux pilotes spéciaux de la Canada Steamship Lines, les frères DesGroseilliers.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, nous tenterons d'avoir monsieur Dugan devant la Commission vendredi matin à dix heures.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous vous êtes consulté, en aucun moment, quant à l'organisation du plan général de pilotage sur les Grands-Lacs? Je réfère à l'entente internationale canado-américaine de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R En aucun moment. Je me rappelle qu'à ce temps-là, je faisais partie de la corporation


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

St-Laurent - Kingston - Ottawa, et que le président du temps était au courant des démarches qui avaient été faites entre les deux pays pour former le district de Kingston, et les pilotes, à une certaine assemblée, je crois, avaient demandé que le président fasse une demande pour que les pilotes aient droit de suivre les négociations entre les deux pays, afin de former le district de Kingston, et je crois que le département avait..... approuvé ça, figuré que c'était une bonne idée qu'il ait un ou deux pilotes qui suivent les négociations entre les deux pays, mais en aucun moment les pilotes ont été consultés sur ces démarches.

Q Est-ce que vous aviez fait des demandes au ministère dans le but d'être consulté ou pouvoir exprimer votre opinion...

R Oui.

Q ... sur les projets.

R Oui. Le président du temps avait fait des demandes au ministère.

Q Est-ce que le ministère vous a fait parvenir, en quelque moment, des communications quant à un projet d'entente qu'il y avait quant à l'organisation du systême?

R Je n'en ai jamais vu, je n'en ai jamais entendu parler. La première fois qu'on en a entendu parler, donc, c'est la fois que nous avions été demandé à Ottawa par le ministre.

Q C'est-à-dire: au mois de février mil neuf cent soixante et un (1961)?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Février mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Le capitaine Edwards a mentionné ce matin qu'un examen avait eu lieu à Toronto, cet été, pour l'admission de nouveaux pilotes sur le Lac Ontario. Est-ce que vous avez été avisé qu'un tel examen aurait lieu?

R Non.

Q Est-ce que vous avez été invité de quelque façon à siéger sur le comité d'examen à cet occasion?

R Non.

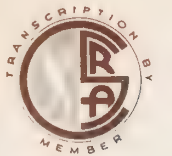
Q Quand j'ai demandé la question si vous aviez été avisé: Est-ce que vous avez été avisé préalablement à l'examen, évidemment?

R Non. Quand nous l'avons su, l'examen avait été tenu.

Une chose que j'ai oublié d'ajouter tout à l'heure pour les pilotes du Lac Ontario, c'est qu'à la suite dela nomination de Marcel Dufour qui est le dernier pilote sur le Lac Ontario, le gouvernement nous a avisé par lettre que vu que la liste des candidats commençait à être assez vieille...

Q A quelle liste des candidats référez-vous à ce moment?

R C'était la liste des candidats de la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa. Ils s'étaient toujours servi de cette liste jusqu'à ce




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

dernier pilote qui a été mis sur le Lac Ontario, mais ils nous ont avisés que cette liste avait été cancellée.

Q Il s'agissait de ce qu'on pourrait appeler une liste d'apprentis-pilotes que vous aviez?

R C'est la liste d'apprentis-pilotes qu'on avait.

Q Pour la circonscription St-Laurent - Kingston - Ottawa, à l'époque?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'on vous a consulté avant d'abolir cette liste?

R Oui.

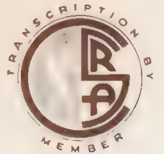
Q Maintenant, il a aussi été question del'utilisation du chenal au nord de Wolfe Island, en passant par Kingston, utilisation par les navires ayant des pilotes à bord. Est-ce que vous avez fait des démarches à cet effet vous-même?

R Je crois que la Corporation en a faites en mil neuf cent soixante-deux (1962) et en mil neuf cent soixante-trois (1963) aussi, nous avons demandé que les pilotes canadiens aient le droit de se servir du chenal de Kingston sans avoir à subir de pénalités ou de punitions.

Q Et quel avis avez-vous eu à ce sujet?

R On a été averti qu'il était strictement défendu de prendre le chenal de Kingston, à moins que le navire soit en route vers Kingston ou était sortant du port de Kingston.

Q Est-ce que quelqu'un a utilisé ce

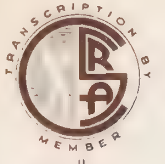

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

chenal en dépit des instructions?

R Pas après, mais au commencement de l'année, vers les débuts, jusqu'en gagnant l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), une grosse partie des pilotes canadiens empruntaient le chenal de Kingston après que le draguage du pied de l'île Wolfe avait été fait.

Q Je désirerais déposer aussi photocopie de deux lettres: L'une adressée à moi-même par monsieur Alan Cumyn et l'autre adressée par moi à monsieur Alan Cumyn en réponse à sa lettre du seize (16) octobre et vingt-neuf (29) novembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Dans la lettre du seize (16) octobre mil neuf cent soixante-deux (1962), monsieur Cumyn réfère à un télégramme du vingt-quatre (24) août dans lequel il autorisait l'utilisation du chenal, en effet, moyennant certaines conditions, et cette lettre du seize (16) octobre a pour objet d'annuler cette autorisation, en répondant en particulier comme argument à l'utilisation du chenal du nord un navire appelé le Rigoletto, en particulier, à l'effet que le capitaine se serait plaint qu'il avait perdu du temps en utilisant ce trajet; et la réponse est en rapport justement avec cet incident et le cas du Rigoletto; il tendrait à démontrer qu'il n'y avait pas de justification, à l'époque où la plainte a été faite. Sous la cote 852.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q En fait, je crois qu'il s'agit d'une des recommandations spécifiques qui ont été faites dans votre mémoire, n'est-ce pas?

R C'est ça.

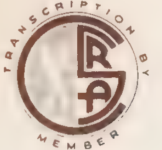
Q Si vous voulez prendre votre mémoire ...

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

# ROYAL COMMISSION

ON

# PILOTAGE

## HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 91

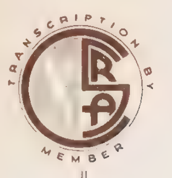
DATE:

TEXTE FRANCAIS.

11 décembre 1963.

OFFICIAL REPORTERS
*ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.*
*BOARD OF TRADE BLDG.*
*11 ADELAIDE ST. W.*
*TORONTO*

364-5865 364-7383


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

# CANADA

## COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me C. MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-LaurentCentral,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

---

VOLUME 91 - Page A-56 à A-173

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 11 DECEMBRE 1963.

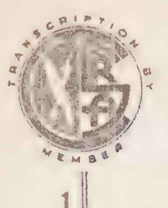

TRANSCRIPTION BY
MEMBER





# I N D E X

SEANCE DU 11 décembre 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commaissaire,
Monsieur A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire

---

Le onzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

RAYMOND BISSONNETTE -
INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Avant d'entreprendre l'étude des recommandations spécifiques de votre groupement, monsieur Bissonnette, je vous posais une question hier à savoir si vous aviez été consulté au préalable, de quelque façon, quant à l'organisation du système de pilotage pour le bassin des Grands Lacs, conformément à l'entente canado-américaine. Est-ce qu'à votre avis, vous auriez pu apporter une contribution utile à ces négociations, soit comme consultants ou comme aviseur, si on vous avait consulté au préalable? Est-ce qu'il y a des cas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

spécifiques où vous croyez que vous auriez pu apporter quelque chose d'utile?

R Je le crois. Il y avait certainement un autre problème qui se présentait, et c'était celui de la rémunération des pilotes dans le district.

Quand le système a été établi, la rémunération des pilotes était faite à la journée, et nous avions toujours figuré que la rémunération par voyage était plus juste pour les pilotes.

Donc, ç'aurait été une grosse amélioration qu'on aurait pu suggérer, puisque par la suite, cette recommandation que nous avons faite aux autorités a été acceptée par les deux groupes.

Alors, je crois que c'est très important.

Q Est-ce qu'elle a été acceptée par les deux groupes de pilotes?

R Non, les deux autorités de pilotage: Washington et Ottawa.

Q Qu'est-ce qui est arrivé? Est-ce qu'il y a eu d'autres amendements subséquents?

R Oui, c'est ça, il y a d'autres amendements subséquents à l'arrangement qui avait été signé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Quels inconvénients est-ce que ça représentait pour vous, ce mode de rémunération à la journée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R En autant qu'un pilote était sur la liste, il recevait le même argent que les autres pilotes, même s'il ne travaillait pas.

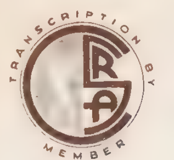
Donc, un pilote aurait pu faire quatre voyages dans une semaine, et un autre aurait pu faire seulement un voyage, et ils recevaient la même rémunération.

Comme exemple, un pilote aurait pu, disons qu'un pilote était deuxième en tour, il aurait pu changer de tour avec le dernier sur la liste, et par le temps que son nom serait venu le premier en tour, il pouvait s'écouler trois ou quatre jours. Donc, il était toujours payé pour le temps qu'il était sur la liste, et quand il revenait premier en tour, il pouvait rester sur la liste pour 24 heures, et il faisait seulement une journée de travail, et quand son 24 heures était fini, il revenait à la fin de la liste, il pouvait s'écouler encore un autre quatre ou cinq jours avant que son tour vienne pour un bateau.

Q Combien de temps s'est-il écoulé entre la mise sur pied du système en mil neuf cent soixante et un (1961), et cet amendement?

R Je crois que cet amendement est tombé en vigueur le premier (1er) août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Maintenant, si vous voulez prendre le mémoire proposé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à cette Commission, et faire un examen de ces

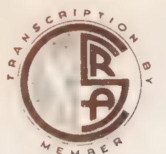

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

recommandations spécifiques de votre groupement, de votre corporation, paragraphe 672 et suivants, la première recommandation consiste en une demande que la voie maritime fournisse des lignards au mur d'approche. Le capitaine Davis a déjà élaboré son point de vue à ce sujet. Est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter à cet égard?

R Certainement, je crois que les lignards sont nécessaires à tous les murs d'approche le long de la voie maritime, et je crois qu'il y a plusieurs raisons à ceci:

1. Quand vous faites un mur d'approche avec un navire, le commandant du navire vous avertit que la majorité des navires, qu'à l'approche, il faut absolument que le navire soit très près et/ou arrêté avant qu'il puisse débarquer ses hommes, et dans plusieurs occasions, c'est assez difficile d'arrêter le navire à l'approche du mur et de débarquer les hommes, par le temps qu'ils vont débarquer les hommes, ils vont prendre les lignes, s'il y aurait un vent contraire au navire, ou en arrêtant un navire, on sait bien qu'un navire, quand vous faites marche arrière, la pression d'eau se trouve à entrer entre le navire et le mur, et votre bateau s'en va au large continuellement.

Donc, si ça prend un peu de temps à débarquer leshommes et faire parvenir les lignes, en plusieurs occasions qu'ils sont obligés de reculer, nous reculons de nouveau afin d'approcher le navire, et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ainsi de suite, pour débarquer les matelots.

Si votre navire a une pente contraire au mur d'approche, c'est à peu près impossible de débarquer ces hommes-là, ils peuvent..... on va dire, les envoyer en dehors du navire jusqu'à dix pieds, mais rendu à dix pieds, si le navire a une pente contraire, automatiquement, l'homme est suspendu au bout du câble, et il vient frapper contre le navire, et à plusieurs occasions, plusieurs ont risqué de se noyer.

Q Vous-même, est-ce que vous avez eu des expériences - vous avez rencontré des difficultés à cet égard, avec les navires que vous pilotiez?

R Certainement, et avec..... je crois qu'avec des lignards, à plusieurs occasions, surtout quand il y a un bon vent, que nous pourrions faire le mur d'approche avec une plus grande vitesse, étant certain qu'il y aurait des hommes pour prendre les lignes.

Dans plusieurs occasions, il faut absolument avoir une certaine vitesse pour faire le mur.

Si nous étions certains qu'il y aurait des hommes pour prendre les lignes, nous pourrions faire le mur avec plus..... plus facilement, et en plusieurs occasions, je crois qu'il y a plusieurs navires qui ont eu des dommages à cet effet.

Q Est-ce qu'à votre avis il en résul-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

terait quelque épargne de temps aux navires? Est-ce que les navires pourraient circuler un peu plus rapidement si vous aviez ce service?

R Certainement, parce que pour la plupart des navires, quand le commandant nous avertit que ses hommes ne débarquent pas tant que le navire n'est pas tout à fait arrêté, nous ne prenons pas de chance de s'en aller à côté d'un mur, s'il y a du vent contraire, sans savoir si les hommes vont débarquer; nous essayons, si nous figurons que ça prendra quinze, vingt minutes, une demi-heure avant d'avoir l'écluse, nous essayons à réduire la vitesse et tuer le temps, comme on dit en terme de marin.

Donc, à plusieurs occasions, comme nous ne voulons pas nous approcher trop proche, l'autre navire a eu le temps de passer et de descendre, et l'écluse est prête pour nous.

Donc, si nous étions attachés au mur d'approche, quand notre tour viendra pour rentrer dans l'écluse, nous pourrions sauver beaucoup de temps.

Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), j'aimerais à faire remarquer qu'il y avait une compagnie de bateau, la Texaco, qui avait ses propres lignards qui suivaient le navire, de Montréal jusqu'à Iroquois.

Q Qui suivaient le navire comment?

R Par machine, par terre; ils avaient


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

leurs propres lignards qui suivaient le navire de écluse à écluse.

Q Et ils voyageaient en automobile?

R En automobile, c'est ça.

Q Et cette compagnie-là n'a suivi cette pratique qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Cette compagnie-là, est-ce que c'est des pétroliers?

R C'est ça, c'étaient des gros pétroliers qui voyageaient à Toronto.

Q Est-ce que vous avez déjà eu des capitaines qui refusaient de débarquer des lignards au moyen du mécanisme qui est utilisé habituellement?

R Oui, j'ai eu à une occasion un commandant de navire, après que j'ai été embarqué à bord de ce navire de lac, et il m'a demandé de l'avertir à peu près quinze à vingt minutes d'avance, si nous étions obligés d'attacher, parce qu'il n'avait pas confiance au "landing boom", et il ne voulait pas qu'il arrive d'accident à son équipage; donc, il avait un petit bateau en "fiber glass" qu'il pouvait mettre à l'eau, il mettait deux hommes dedans qui s'en allaient sur le mur d'approche pour être prêt pour prendre les lignes quand le bateau arriverait.

A plusieurs occasions, plusieurs commandants de navires qui nous ont suggéré que les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lignards étaient essentiels sur la voie maritime.

Q Des suggestions faites à vous même?

R Oui, parce qu'à plusieurs occasions, surtout quand le vent est assez fort, nous prévenons le commandant assez d'avance de la manière que nous serons obligés d'arriver au mur d'approche, parce qu'il faut que les hommes fassent l'ouvrage assez vitement pour prendre les lignes, aussi vitement que possible, et plusieurs nous suggèrent que s'il y a danger d'accident pour l'équipage, ils préfèrent arrêter à un ancrage et attendre que le vent ait cessé pour continuer.

Q Votre deuxième recommandation à l'affectation de timonier aux navires de plus de trois mille tonnes net, et que ce service soit disponible sur le consentement du capitaine, pour les navires de 3,000 tonnes net, dans la voie maritime, est-ce que vous avez encore quelque chose à ajouter à ce que le capitaine Davis a pu dire à ce sujet?

R Certainement que si nous avions des hommes de roue compétents, je crois qu'il y aurait moins d'accidents, et à plusieurs occasions, qu'on pourrait faire..... l'ouvrage pourrait être plus facile pour le pilote, parce qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), je crois que la majorité des pilotes était obligée de prendre la roue pour faire les écluses, ou dans les chenaux étroits.

Q Est-ce que ça se produit encore, que des pilotes prennent la roue? - Se chargent de la timonerie?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Certainement, à certaines occasions, moi-même, ça arrive souvent que je prends la roue, surtout à un mur d'approche, quand il vente, ou pour une écluse, si je m'aperçois que l'homme de roue n'est pas trop compétent.

Ca dépend du navire. Il y a plusieurs navires que la visibilité n'est pas trop bonne, et certains gros navires, c'est impossible que le pilote prenne la roue; il faut qu'il soit sur la passerelle pour faire la manoeuvre.

Q Dans le cas où vous prenez la roue, c'est avec le consentement du capitaine ou de l'officier de quart?

R Le capitaine, on s'arrange avec le capitaine, et on lui fait comprendre que pour sauver du dommage au navire, que ce serait recommandable qu'on prenne la roue, qu'il nous aide sur le bord de la passerelle pour nous donner la distance du quai.

Ils sont tous satisfaits quand le pilote prend la roue; ils ne demandent pas mieux.

A plusieurs occasions aussi, on fait des arrangements avec le capitaine, en embarquant, pour qu'en passant les écluses, il nous faudra un homme de rue assez compétent.

Donc, sur certains navires, il y a un homme de roue qui est affecté seulement pour le passage des écluses et des chenaux étroits, comme les American





narrows et les brockwell narrows.

Q Vous avez une troisième recommandation, à moins que vous ayiez autre chose à ajouter sur les timoniers.

R Je ne crois pas.

Q Troisième recommandation, qui demande qu'un système d'apprentissage approprié soit établi dans la circonscription, et vous déclarez, dans l'élaboration de cette recommandation, qu'à votre avis un véritable système d'apprentissage est le meilleur moyen de former des pilotes. Pourriez-vous élaborer sur cette recommandation?

R Eh bien, à l'heure actuelle, dans notre district, quand on a demandé des pilotes pour couvrir le lac Ontario, c'était entendu que les pilotes - on avait demandé que les pilotes soient pris sur la liste de candidats exigibles pour devenir pilotes, et que ces pilotes devaient automatiquement - seraient futurs pilotes dans le district numéro 1 ou district de Kingston, vu qu'ils avaient déjà passé un examen comme pilote en mil neuf cent cinquante-trois (1953), je crois, nous avions demandé que ces trois pilotes-là, en plus de faire les voyages sur le Lac Ontario, pourraient faire des voyages assez régulièrement dans le district, avec des pilotes, pour se tenir au courant des changements dans la rivière et pratiquer la rivière avec des pilotes.

Donc, à ce moment-là, c'était trois


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotes sur le lac Ontario qui d'après une entente avec le gouvernement sont probablement futurs pilotes dans le district de Kingston, et du côté des américains, c'est la même chose, ils ont trois apprentis eux aussi sur le lac Ontario, ils sont habitués, ces pilotes, comme apprentis, pour le district, et c'est arrivé à une occasion, cet été, un pilote a vu sa licence cancellée dans le district, et il a fallu prendre un des pilotes du lac Ontario pour le licencier.

D'après moi, je crois que pour un système d'apprentissage, ça fait déjà six hommes qui devront passer dans le district avant qu'on ait besoin d'apprentis, et comme la moyenne d'âge est assez jeune dans notre district, je crois qu'on peut prendre ce système d'apprentissage pour ces hommes, pour les affecter au district, mais il faudrait en venir à un accord avec les pilotes américains sur ce point, mais je crois qu'un système approprié comme les autres districts serait recommandable.

Q Est-ce qu'on ne pourrait pas prétendre qu'on pourrait utiliser simplement le système qui existe à l'heure actuelle, d'utiliser des pilotes du Lac Ontario, par exemple?

R Je crois qu'il y a une différence. Les pilotes qui sont sur le Lac Ontario maintenant étaient des gens qui étaient officiers sur les navires de lacs et qui faisaient une centaine de voyages dans le district à tous les ans.

Donc, ce n'est pas assez prononcé, et ils ont même passé un examen, tandis que les hommes qu'on pourrait mettre sur le Lac Ontario, aujourd'hui, je ne crois pas qu'ils aient la même expérience que ces gars-là, puisqu'ils font seulement une dizaine de voyages par année sur les bateaux des Grands-Lacs.

Donc, je crois que les gars du Lac Ontario auraient plus d'expérience; ils passent plus souvent dans le district.

Q Si je comprends bien, vous dites que les nouveaux navires de lacs, les grands navires de lacs circulent moins souvent dans le district que vous ne circuliez autrefois?

R C'est ça.

Q Et vous argumentez à partir de ceci que les officiers de ces navires ont moins d'expérience que vous n'en aviez?

R Peut-être pas moins d'expérience, ils ont peut-être la même expérience, mais ils ne passent pas assez souvent dans le district pour avoir..... être en mesure - up to date avec les changements qui se font dans la rivière et dans la manoeuvre, parce que dans notre temps, la manoeuvre était une grosse partie de notre ouvrage, les pilotes qu'il y avait sur les navires de lacs, actuellement, étaient maîtres et pilotes sur des navires de lacs; ils faisaient de la manoeuvre assez régulièrement.

Q Ceci remonte avant l'établissement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de la voie maritime?

R C'est ça, puisque ça ne date que vers la fin du district St-Laurent - Kingston - Ottawa.

Q Et ces candidats, est-ce qu'ils étaient dans la même situation que vous, c'est-à dire. Circulaient régulièrement dans le district?

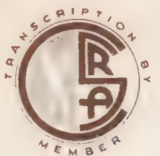
R C'est ça, surtout ceux qui voyageaient de Montréal Toronto Hamilton Prescott, Kingston; donc, ils faisaient au moins quatre voyages par semaine dans le district.

Q Maintenant, votre quatrième recommandation porte sur la question des exemptions, et vous demandez que les seuls navires soient les navires présentement exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Montréal. En pratique, on pourrait dire qu'une telle demande aurait pour effet d'enlever les exemptions qui existent à l'heure actuelle à la plupart des navires de lacs canadiens et américains, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Quels sont vos arguments pour justifier une telle demande et telle recommandation à cette Commission?

R Je crois que je l'ai couvert un peu avec les apprentis du district; je crois que ces navires-là, comme je l'ai dit auparavant, ne font que dix voyages par année des Grands-Lacs à Montréal ou Québec ou Sept-Iles. Ca ne fait que 20 passages dans une saison; et auparavant, les officiers de ces bateaux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



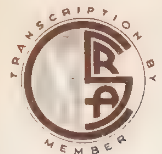



des navires des lacs faisaient à peu près 100 passages par année dans le district.

Donc, je crois qu'aujourd'hui, les officiers de ces navires qui font cette - qui aident au capitaine pour faire ce pilotage dans le district, ils ne sont pas - ils sont peut-être compétents, mais ils pourraient être un peu plus compétents.

Je ne doute pas de la compétence aussi des capitaines de ces navires, mais c'est impossible que le capitaine reste debout de Montréal jusqu'à Kingston; dans la majorité des cas, on a des bateaux de lacs qui sont sous un drapeau étranger, dans notre district, et on a une bonne expérience de ça, le capitaine, quand on embarque sur le navire, le capitaine nous dit: "J'ai été vingt, vingt-deux heures sur le canal Welland, j'ai frappé de la brume sur le Lac Ontario, j'ai été obligé de rester debout pour traverser le lac Ontario," donc, il est content qu'un pilote embarque à bord. Par conséquent je suis certain qu'il ne pourrait pas tenir le coup jusqu'à Montréal.

Q Il y a des allocations devant cette Commission à l'effet qu'il existerait une pratique selon laquelle vous avez tout d'abord des pilotes à contrat de la C S L, et vous avez ensuite des pilotes dans le cas de Upper Lakes semble-t-il, vous avez des officiers, dans le cas de Upper Lakes qui signeraient les articles de plusieurs navires en même temps, et qui, en fait, semble-t-il, pourraient agir comme pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pratiquement exclusivement entre Montréal et Kingston. Est-ce qu'on ne pourrait pas prétendre qu'un tel régime donne suffisamment d'expérience aux officiers, ou qu'ils peuvent, à toutes fins pratiques, agir comme pilotes dans le district?

R Je ne crois pas qu'ils peuvent, qu'ils aient la compétence voulue, parce que, vous rencontrez plusieurs de ces navires de lacs, vous les rencontrez dans la rivière, et puis ils tiennent le milieu du chenal, en majorité, on est obligé de faire le tour. Ces navires-là, ils ne prennent pas de chance d'aller trop proche sur le côté du chenal.

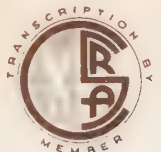
Ca prouve aussi qu'il a toujours existé deux système de pilotes.

Q Et est-ce que vous avez quelqu'objection à ce qu'il existe deux systême de pilotes? Quelles sont vos objections, si vous en avez?

R Non, je n'ai pas d'objection à ce qu'il y ait deux systèmes de pilotes, mais ça devrait être au moins des pilotes licenciés; en autant que ce serait des pilotes licenciés, reconnus comme les pilotes spéciaux, ce sont des pilotes licenciés par l'autorité de pilotage; tandis que ces autres ne sont pas des pilotes licenciés.

Q Si je comprends bien - est-ce que les pilotes de la C S L ne sont pas des pilotes licenciés?

R Oui, c'est ça que je dis: Les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotes spéciaux sont des pilotes licenciés.

Q Est-ce que vous avez des objections au régime de pilotes licenciés?

R Je crois que oui, mais je crois que ce système est en voie d'achever parce qu'il en reste seulement deux, et quand ces deux-là auront quitté le pilotage, il n'y aura pas de licence renouvelée. Alors, je crois que cette question est déjà conclue.

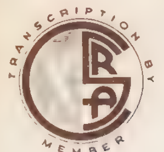
Q Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter sur la question des exemptions?

R Caarrive souvent, comme je disais tout à l'heure, ça arrive souvent quand on rencontre un gros bateau de lacs, la majorité du temps, je crois bien que ce n'est pas le commandant qui est en charge, et assez souvent on est obligé d'aller très proche, et même en dehors du chenal pour le rencontrer, et même en plusieurs occasions.

Q Est-ce que vous avez eu cette expérience vous-même?

R Certainement.

Q Recommandation numéro 5, vous parlez de la coordination de la corporation américaine, et vous suggérez en particulier qu'il devrait y avoir une entente à l'effet qu'il devrait y avoir une autorité supérieure, comme par exemple le surintendant local à Cornwall devrait avoir l'autorité, disons, sur les deux groupements de pilotes, en rapport, au moins, avec certaines matières, et vous ajoutez que si les recommandations de la Fédération sont acceptées par la Com-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

mission, les groupements de pilotes concernés pourraient eux-mêmes se charger de mettre sur pied un tel régime.

Quels avantages voyez-vous à cette recommandation? Quelles sont les raisons qui vous ont motivé à faire une telle recommandation?

R Je crois que dans un districit, il devrait y avoir seulement une autorité, un surintendant.

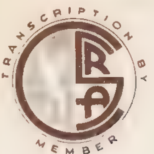
De la manière que ça marche dans le district de Kingston, le surintendant local n'a aucune autorité sur les pilotes américains et sur l'office de Cap Vincent, et la moitié du dispatching est faite de la partie ouest du district.

Donc, dansplusieurs cas, plusieurs problêmes se sont élevés, et comme se sont les pilotes qui sont responsables à l'autre bout, ce sont certains pilotes, ils n'ont pas tout à fait les mêmes idées que le surintendant local.

Donc, je crois que le surintendant local devrait avoir l'autorité sur les deux groupes, afin qu'il y ait une loi uniforme pour tout le monde.

Q Maintenant, vous suggérez en outre la recommandation numéro 6: Un seul endroit pour la facturation et l'affectation des pilotes aux navires, et vous suggérez que cet endroit soit de préférence à Cornwall.

Le capitaine Edwards a déjà témoigné là-dessus. Est-ce que vous avez quelque chose à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ajouter?

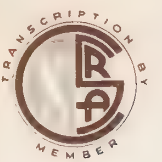
R Certainement que au point de vue économique, je crois que ce serait beaucoup plus économique qu'il y ait seulement une place pour la facturation, parce qu'on a eu l'exemple, en mil neuf cent soixante et un (1961), toute la facturation a été faite à Cornwall, et les dépenses n'étaient pas..... étaient les mêmes du district, dans le temps, il n'y avait pas deux charges de faites aux pilotes, comme ça existe aujourd'hui.

Aujourd'hui, en plus de l'office de Cornwall ou l'office de Cap Vincent, d'abord, un contrat a été émis à un nommé Fitzgerald pour le dispatching, et ensuite une autre compagnie, je crois que c'est Leary and Dox qui a été signer un contrat avec les pilotes américains pour le "billing", la facturation, en descendant.

Donc, ces deux choses sont de surplus pour le district, unepourrait être éliminée, et plusieurs pilotes américainx nous ont fait part, nous ont demandé qu'un tel changement ait lieu.

Ce sontles propositions des pilotes américains, qu'il y ait un seul office de dispatching et un seul office de facturation.

Je crois que si la Commission acceptait les recommandations de la Fédération pour notre district, je crois que nous pourrions très bien nous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

entendre avec les américains à cet effet.

Q Il y a peut-être eu lieu de corriger votre propre témoignage, monsieur Bissonnette; vous venez de dire qu'il s'agit des recommandations de la Fédération pour votre district?

R Spécifiquement pour notre district.

Q Est-ce que ces recommandations sont de la Fédération ou de votre Corporation?

R Non, de notre Corporation, dans le volume de la Fédération.

Q Recommandation numéro 7, vous parlez du chenal de Kingston, vous demandez que les navires puissent y passer sans que les pilotes aient à subir de pénalités.

Encore là, le capitaine Davis a témoigné assez longuement à ce sujet. Auriez-vous quelque chose à ajouter?

R Bien, à venir à l'an passé, je crois que c'est au milieu de la saison de l'an passé, nous avons reçu un avis du surintendant local qui interdisait à tout pilote de passer par le chenal de Kingston, à moins que le navire soit en route pour Kingston, ou qu'il sorte de Kingston en descendant, et auparavant, les pilotes, à leur choix, et au choix du capitaine, je crois que la majorité du temps, c'est le capitaine qui demandait de passer par Kingston, puisque la majorité des commandants étaient auparavant capitaines sur des petits bateaux d'eau salée, et les officiers,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'est peut-être qu'ils étaient autrefois officiers sur les bateaux d'eau salée, ils sont rendus capitaines aujourd'hui, sur les nouveaux bateaux, et la majorité était habituée de passer par Kingston, parce qu'avant l'ouverture du seaway, tous les bateaux passaient par Kingston.

Il y en avait peut-être un ou deux, à cause de leur tirant d'eau, qui était obligé de passer par Cap Vincent, mais la majorité, 95% passaient par Kingston, vu que l'office de pilotage était à Kingston, donc, il connaissait le chenal de Kingston, ils étaient habitués de sortir et d'entrer de ce côté-là, donc ils figuraient qu'ils n'auraient pas de difficulté.

Donc, plusieurs commandants nous demandaient de passer par Kingston. J'en ai moi-même passé, après l'ouverture du seaway, j'en ai passé une vingtaine par Kingston, et certains commandants prétendent aussi que quand la mauvaise température vient, c'est plus facile de sortir du côté de Kingston, parce que quand le pilote débarque à Kingston, il y a un "set" d'enlignement qui les conduit direct à Psyche Shoal, sur le Lac Ontario, c'est une bonne ligne.

Tandis qu'en sortant par Cap Vincent, ils ont trois courses à faire, et comme les bateaux se croisent dans cette partie du Lac Ontario, plusieurs commandants préfèrent sortir par Kingston.

Et aussi, par gros temps, gros vent

de nord-ouest ou ouest ou nord, plusieurs bateaux qui préfèrent passer par Kingston pour se sauver un peu de la mauvaise température.

Q Maintenant, la recommandation numéro 8, le premier voyage du navire, vous demandez que tout navire qui serait exempt du pilotage obligatoire, soit requis de prendre un pilote lors de ses premiers voyages dans la circonscription.

Si je lis ceci en corollaire avec les recommandations numéro 4, il est clair que vous visez ici les navires qui seraient, par exemple, exempts dans la circonscription de Montréal, actuellement?

R C'est ça.

Q Alors, est-ce que vous avez quelques commentaires à faire en rapport avec cette recommandation?

R Je crois que la recommandation, ici, dit que "tout navire", mais je crois que c'est le capitaine du navire; ceci concernerait le capitaine du navire.

Q Qu'est-ce que vous voulez dire?

R Le capitaine du navire - le capitaine change assez souvent sur ces navires. Donc, je crois qu'un capitaine qui n'a jamais monté dans la voie maritime devrait prendre un pilote, au moins pour les deux premiers voyages, pour avoir certaines informations du pilote et être au courant de la manière de traverser les écluses et tout ça; et je crois, ça arrive à certaines occasions que ces petits bateaux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

retardent un peu le trafic dans la voie maritime, par manque d'expérience, ils ne savent pas à quelle place se rapporter; des fois, ils nous appellent pour savoir à quelle place se rapporter.

Donc, je crois qu'ils retardent le trafic, parce que ces petits bateaux-là arrivent à l'écluse, le dispatcher n'était seulement pas au courant qu'ils étaient aux alentours. Donc, ça dérange un peu le dispatching.

Q On me dit que l'interprète a manqué votre dernière phrase. Pourriez-vous la reprendre, s'il vous plaît? Ce que vous avez dit à propos des petits navires.

R Je crois que les petits navires, s'ils prenaient un pilote pour les deux premiers voyages, au moins, ça leur donnerait une expérience de prendre la connaissance du district, et vu qu'il y a des écluses à traverser, ça leur donnerait une idée, leur dire qu'il faut se rapporter à l'écluse, et tout ça.

A plusieurs places, ils ne connaissent pas les courants et ils sont en travers, en face des autres navires, tout ça.

Donc, je crois que ça leur donnerait une grosse expérience, s'ils avaient un pilote à bord du navire pour leur expliquer, au point de vue sécurité.

Q Vous avez ajouté deux recommandations, dont la neuvième est à l'effet qu'il devrait y


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avoir deux pilotes à bord des remorqueurs, des remorques avec navires en touage.

Quels sont les arguments - quelles sont les raisons pour motiver cette recommandation de votre part?

Tout d'abord, présentement, est-ce qu'en pratique les remorqueurs avec des navires en touage prennent deux pilotes, ou s'ils se contentent d'un seul pilote?

R Dans notre district, il n'y a rien dans les règlements qui disent qu'ils devraient prendre deux pilotes. Donc, ils prennent seulement un pilote.

Je crois que quand un pilote embarque sur un "tug in tow,"qu'on appelle, sa vitesse n'est pas la même. Donc, c'est quatre ou cinq milles à l'heure, la majorité des "tugs", c'est quatre ou cinq milles à l'heure. Donc, ça peut prendre vingt et trente heures pour un pilote, pour faire un voyage.

Je crois que s'il y avait quelqu'un pour le remplaçer de temps à autre, que le pilote serait plus efficace à son ouvrage, surtout quand il y a deux "tugs".

La majorité des "tows", il y a deux "tugs", et il y a seulement un pilote. Donc, le pilote, la majorité du temps, est sur le "tug" avant, et des fois le "tug" arrière fait des manoeuvres qui nuisent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

énormément aux pilotes en avant.

Donc, il faut communiquer constamment avec le "tug" en arrière pour lui dire de quel côté qu'on devrait aller, qu'est-ce qu'il devrait faire, tout ça.

Tandis que s'il y avait un pilote à bord, il saurait quoi faire.

Q Enfin, vous demandez, la dixième recommandation que vous faites vise à demander que deux pilotes soient affectés à bord des navires après le premier (1er) décembre chaque année. Quelles sont les raisons qui justifient cette recommandation de votre part?

R Premièrement, c'est une chose qu'on avait dans notre district en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), qui a été abolie en mil neuf cent soixante (1960), je crois; et je crois qu'à ce temps-là de l'année, à partir du premier (1er) décembre, avec la mauvaise température, la brume, la neige, la glace après les bouées, tout ça, je crois que deux pilotes seraient mieux, deux pilotes sur un navire seraient mieux.

Quand un pilote a quelqu'un pour lui aider dans tout ce qu'il peut rencontrer, à ce temps-là de l'année, spécialement après le 1er décembre, les bateaux sont tous pressés pour sortir de la voie maritime, ils sont toujours à la dernière minute, la

plupart sont à peu près à la dernière minute, et ils ne veulent pas arrêter pour rien.

En cas de mauvais temps, ça pourrait arriver, si vous avez deux pilotes, on pourrait continuer, en ayant quelqu'un pour nous aider.

J'imagine qu'un pilote tout seul, il est obligé d'arrêter à plusieurs occasions, et ça retarde la navigation.

Surtout pour les équipages étrangers, après le premier (1er) décembre, quand il y a de la glace, la majorité du temps les hommes ne veulent plus débarquer sur les quais, il y a de glace ou de la neige sur les quais.

Donc, n'ayant pas d'hommes de roue pour nous aider à gouverner le navire, un pilote peut prendre la roue et l'autre pilote peut lui donner des commandements sur le coin de la passerelle; la majorité du temps, on s'arrange pour ne pas avoir à arrêter avant l'écluse, ce qui sauve beaucoup de temps aux navires.

Q Dites-vous qu'à cette époque il est difficile d'obtenir qu'un équipage descende sur les quais?

R Oui, à plusieurs reprises, avec plusieurs commandants qui nous demandent, autant que possible d'essayer de ralentir la vitesse et ne pas amarrer au mur d'approche, parce qu'il commence à y avoir de la glace sur les murs d'approche, et c'est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

très dangereux pour l'équipage.

LE TEMOIN EST TRANSQUESTIONNE EN ANGLAIS PAR Me MASON.

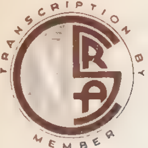
TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r., pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Bissonnette, voulez-vous garder devant vous les règlements de votre corporation de même que la charte exhibit 848?

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, sur ce point, encore une fois, je n'ai aucune objection à ce que le témoin soit interrogé à ce sujet, mais le secrétaire-trésorier sera aussi appelé dans la boîte pour expliquer les règlements, s'il y a quoi que ce soit; je n'ai aucune objection, c'est simplement pour l'information de mon confrère.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Shipping Federation of Canada:

Q Vous nous dites, monsieur Bissonnette, que la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent avait été constituée à la demande de tous ceux qui avaient signé la demande d'incorporation. Pouvez-vous me dire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

combien avaient signé cette demande d'incorporation?

R 24, je crois. Vous parlez de la Corporation du Haut St-Laurent?

Q La Corporation du Haut St-Laurent, oui.

R C'est ça, 24.

Q Alors, il s'agissait des 24 pilotes en exercice dans la circonscription, à ce moment-là?

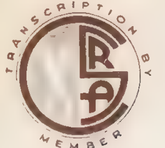
R C'est ça.

Q Est-ce que ces 24 pilotes étaient déjà membres de la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime avant de se joindre à la vôtre?

R Ils n'étaient pas membres de la Corporation de la Voie Maritime, ils étaient membres de la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa.

Q Etant membre de la Corporation des Pilotes St-Laurent - Kingston, voulez-vous m'expliquer de quelle façon la procuration dont monsieur Edwards nous a parlé lors de son témoignage - comment dis-je cette question de la procuration a été réglée? Je parle évidemment de la Corporation donnée au ministère des Transports autorisant le ministère à payer les droits de pilotage nets à la Corporation plutôt qu'au pilote même?

R Eh bien, je crois que la nouvelle corporation - la nouvelle procuration qui a été émise par la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, en signant pour cette Corporation, le pilote résignait à la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa, et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

autorisait le département à collecter les "dues" de pilotage pour la nouvelle corporation du Haut St-Laurent.

Q Est-ce que vous avez un exemplaire de cette formule de procuration qui a été signée à ce moment-là?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Monsieur Saucier, le secrétaire-trésorier de la Corporation, déposera ce document tout à l'heure.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Vous nous dites, monsieur Bissonnette, que 24 pilotes ont signé la demande d'incorporation, alors qu'aujourd'hui dans votre circonscription, laissant de côté les trois pilotes des lacs, il n'y a plus que 21 pilotes. Voulez-vous me dire ce qui est arrivé des trois membres qui ne sont plus maintenant membres de votre Corporation?

R Eh bien, quand les deux districts ont été séparés, à Cornwall, je crois qu'il y avait eu une entente avec le département, qu'à mesure qu'il y aurait des vacances dans le district de Cornwall, que les plus vieux auraient le choix de revenir dans le district de Cornwall.

Donc, c'est arrivé qu'il y a eu trois vacances, je crois, et que trois ont accepté de

descendre dans le district de Cornwall.

Q Et comment s'est opérée la résignation de ces trois personnes, comme membres de votre Corporation?

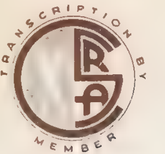
R Bien, je crois que sur la demande d'admission ou d'adhésion, c'est expliqué très clairement que si un pilote venait qu'à être transféré d'une circonscription à une autre, automatiquement, il était cancellé dans la circonscription qu'il quittait, et automatiquement il redevenait membre de l'autre Corporation.

Q En d'autres termes, le pilote laissant votre Corporation, ou résignant de votre Corporation n'avait pas le choix de décider s'il deviendrait membre de la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime, mais automatiquement le devenait?

R Il le devenait, mais je crois qu'il était consentant de le devenir aussi, parce que quand il a signé cette demande d'adhésion, c'était clairement dit qu'automatiquement, s'il venait qu'à changer d'un district à un autre, automatiquement il devenait membre de la prochaine Corporation.

Donc, avant de signer, le membre était mis au courant de ce qui advenait s'il changeait de Corporation.

Q Est-ce que je puis comprendre de ce que vous venez de nous expliquer que la situation était probablement la même en ce qui regarde vos 24


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

membres qui appartenaient autrefois à la Corporation St-Laurent - Kingston? En d'autres termes, il n'avait pas de choix autre que de devenir membre de votre Corporation?

R Non, ce n'est pas le cas.

Q Voulez-vous maintenant vous référer à l'article 4 des règlements de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, exhibit 848?

R Un instant...

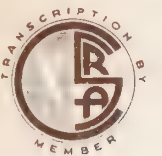
Q L'article 4 des règlements parle des membres actifs, et indique que sont membres actifs de la Corporation les personnes mentionnées dans les lettres-patentes d'incorporation.

Il est exact, n'est-ce pas, que les personnes mentionnées dans la lettre d'incorporation sont tout simplement: monsieur Guy St-Marseille, monsieur Marc Bibeau, monsieur Joseph Conrad Hamelin et vous-même, monsieur Raymond Bissonnette?

R Je crois qu'il y a eu un amendement à ce règlement-là; que le règlement numéro 3 amendait le règlement numéro 1, si j'ai bonne connaissance.

Ces cinq -là sont ceux qui ont fait la demande au nom des autres membres, parce que d'après la loi, il fallait qu'il y ait cinq membres qui fassent une demande pour une incorporation.

Donc, ces cinq membres qui étaient dans un sous-comité dans ce temps-là, ont fait la deman-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de d'incorporation, mais toutes les autres signatures ont suivi.

Q Est-ce que je dois comprendre que conformément au sous-paragraphe B de l'article 4, tous les autres ont signé la demande d'adhésion avant la date d'émission des lettres-patentes?

R C'est exact.

Q C'est ça qui est arrivé?

R .....

Q Votre secrétaire, je comprends, a le dossier...

R Oui, les signatures.

Q ... des membres qui ont ainsi signé, avec la date de la signature?

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, pour faciliter l'explication, à ce point, étant donné que c'est le secrétaire-trésorier qui est le plus au courant de ce point, il est peut-être mieux d'attendre; mais encore une fois j'ai référé au règlement numéro 3 que je n'ai pas retracé, et dont j'ai demandé copie à Ottawa, qui prévoyait le changement d'adhésion de 24 membres qui ont signé un




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

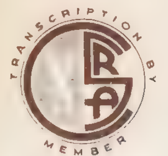
mémoire de convention, mais j'ai le mémoire de convention ici, si mon confrère veut le lire, du onze (11) juin mil neuf cent soixante et un (1961), du vingt-huit (28) juin mil neuf cent soixante et un (1961), signé par les 24 membres, si mon confrère veut en prendre connaissance.

LA COUR:
A tout évènement, si monsieur Brisset veut interroger monsieur Bissonnette sur ça, et s'il préfère, il peut ajourner le témoignage de monsieur Bissonnette sur ça et l'entendre après que le secrétaire-trésorier aura été entendu. Ce sera peut-être plus facile.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Dans la liste des pilotes en exercice au vingt et un (21) octobre mil neuf cent soixante-trois (1963), produite comme exhibit 831, je constate la présence de trois pilotes qui se trouvent sur le lac Ontario. Est-ce que ces trois pilotes sont aujourd'hui membres de la Corporation?

R Non, Ils ont déjà fait une demande pour être membres de la Corporation; ça va être réglé à l'assemblée générale.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je constate au sous-paragraphe B du paragraphe 4, ceci: Que tout membre apprenti qui obtient un brevet de pilote pour la circonscription, et que le conseil d'administration admet comme membre actif à la date d'émission du dit brevet, sans qu'aucune demande d'adhésion soit requise du candidat, peut devenir membre actif.

Est-ce que ces pilotes qui font du travail sur le Lac Ontario tombent dans cette catégorie?

R Oui.

Q Il ne sera pas nécessaire, dans le cas de ces pilotes, s'ils sont admis par votre conseil d'administration, de leur faire signer la demande d'adhésion?

R Oui, probablement qu'ils signeront une demande d'adhésion.

Q Principalement aux fins de leur faire signer en même temps la procuration, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Maintenant, est-ce que les membres qui seraient admis - et je réfère ici aux pilotes qui font le service sur les lacs - qui seraient admis, dis-je, comme membres de la Corporation, participeraient dans la distribution de la caisse commune sur la même base que les autres?

R Je ne crois pas. Je ne crois pas;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ils participeraient à la distribution seulement au moment où ils deviendraient pilotes dans le district.

Q Alors, à l'heure actuelle, les pilotes qui servent sur le Lac Ontario ne participent pas à la caisse commune d'aucune façon?

R Non.

Q Est-ce qu'ils participent aux dépenses d'administration de la Corporation?

R Non.

Q Je constate..... une autre question: Est-ce que le cinquante dollars ($50.00) qui leur est payé parjour lorsqu'ils font du travail sur le Lac Ontario est entièrement leur?

R Non.

Q Qu'est-ce qui arrive de ce cinquante dollars ($50.00) qui leur est payé par jour?

R Eh bien, ça, c'est seulement un ouï-dire de la part de ces pilotes, mais je crois qu'il y a une charge de dix pour cent (10%) des comptables Leary and Dox, qui est enlevée de sur leur montant pour collecter leur argent. Je crois que c'est: Dix pour cent (10%). Je ne pourrais pas dire au juste.

Q Il n'y aucune charge faite par la Corporation...

R Non.

Q ... contre leur revenu?

R Du tout.

Q Quand vous dites: c'est du ouï-dire, - comment avez-vous appris cette chose?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ce sont les pilotes du Lac Ontario qui, au commencement de la saison, qui n'étaient pas trop certains de la manière que les dépenses leur seraient chargées, et ils avaient..... quelques pilotes américains leur avaient fait entendre qu'il y aurait une charge de dix pour cent (10%) sur leur revenu.

Depuis ce temps-là, je n'ai pas rencontré personne, je n'en ai pas entendu parler.

Q Maintenant, au paragraphe 5 de vos règlements, il est question des membres apprentis. Est-ce qu'il existe, dans la Corporation, à l'heure actuelle, des membres apprentis?

R Non.

Q Le paragraphe 6 parle de membres honoraires; est-ce qu'il existe, à l'heure actuelle, des membres honoraires?

R Non.

Q Le paragraphe 7, si vous voulez vous référer au paragraphe 7, sous-paragraphe B, se lit comme suit: "Toute personne qui reprend l'exercice du pilotage, après avoir abandonné dans les conditions mentionnées au paragraphe A du présent article, re-devient membre actif, sans demande de sa part, par résolution du conseil d'administration."

Est-ce que ça veut dire, monsieur Bissonnette, qu'un pilote qui voudrait se servir du subterfuge de cesser de piloter pendant quelque temps pour sortir de la Corporation, ne pourrait en fait réus-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sir à le faire si le conseil d'administration décide de le garder comme membre de la Corporation?

R .....

Q Est-ce que c'est le but de cet article?

R Ah, je nepourrais pas vous dire si c'est le but, mais je crois...... je ne crois pas qu'il y ait de pilote dans notre district qui aurait ces idées-là.

Q Ce sont tous des bons garçons?

R .....

Q En d'autres termes, il n'y a pas de dissident dans votre district?

R Aucun dissident dans notre district; unanimes.

Q Maintenant, il est question, monsieur Bissonnette, à plusieurs reprises, dans vos règlements, de cotisations payables par les membres de la Corporation; par exemple, à l'article 11, il est dit que seuls les membres de la Corporation qui ne sont pas en défaut de plus de six mois dans le paiement de leurs cotisations peuvent occuper la fonction d'administrateur.

Et plus tard, à l'article 47, il est dit que l'assemblée générale peut imposer à ses membres toutes cotisations annuelles et toutes cotisations spéciales qu'elle juge à propos, et elle en fixe les modalités de paiement.




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Voulez-vous nous expliquer comment le système de cotisations fonctionne dans votre Corporation?

R Eh bien, le seul système de cotisations qui est en vigueur - il n'est plus en vigueur, il est terminé maintenant, mais nous avions un système de cotisation qui comprenait les pilotes qui étaient entrés en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et dans le temps, la Corporation avait une cotisation spéciale de tous nouveaux membres, et comme..... la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa, et quand nous nous sommes séparés, nous avons formé notre propre Corporation, il y avait déjà quatre membres qui avaient fait seulement la moitié de leurs cotisations.

Donc, le règlement - on a changé le règlement en disant que ses membres devaient continuer de payer leurs cotisations à la Corporation du Haut St-Laurent.

Donc, ces quatre membres - la cotisation n'est pas finie de payer, et pour l'article 47, ce serait seulement au cas de dépenses extraordinaires qu'il y aurait une cotisation additionnelle de fixée, mais je n'ai jamais vu de cotisation à la fin de l'année qui a été...... qui a été ..... demandée aux membres.

Q En d'autres termes, vous me dites que depuis que la Corporation a été formée, au mois d'août mil neuf cent soixante et un (1961), qu'il n'y a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pas eu de cotisation spéciale d'imposée aux membres?

R Pour la Corporation?

Q Oui.

R Non.

Q Maintenant, au règlement numéro 2, à l'article 13, on prévoit un droit d'entrée qui, je crois, s'appelait "droit d'initiation" dans le cas de la Corporation de la Voie Maritime, des pilotes de la Corporation de la Voie Maritime "droit d'entrée" dis-je, $1,500.00, payable en cinq versements annuels de trois cents dollars ($300.00) chacun. Est-ce que ce droit d'entrée a été imposé à date...

R Non.

Q ... à un ou plusieurs membres de votre Corporation?

R Non, parce qu'on n'a pas eu de nouveaux membres depuis la formation de la Corporation.

Q Sauf que...

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je pense qu'il y a un malentendu quant à la question. Mon confrère pose la question en rapport avec la Corporation de la Voie Maritime du St-Laurent et des Grands Lacs, à $1,500.00.

L'article 13 du règlement numéro 2 parle d'un droit d'entrée de cinq cents


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dollars ($500.00) payables au taux de deux cent cinquante dollars ($250.00) par année.

LE PRESIDENT:
Pas celui que j'ai ici , il parle d'un droit d'entrée de quinze cents dollars ($1,500.00) payables en cinq versements annuels, qui est exigible à tout nouveau membres qui se joindra à la Corporation après le premier (1er) octobre mil neuf cent soixante et un (1961).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Q Alors, la réponse, c'est qu'il n'y a pas eu de droit d'entrée de payé par aucun des membres, car il n'y a pas eu de nouveaux membres depuis le premier octobre mil neuf cent soixante et un (1961)?
R C'est ça.
Q Sauf, monsieur Brisset, si j'ai bien compris, que les membres de la Corporation de la Voie Maritime qui ont été transférés dans votre circonscription ont payé le solde de leurs droits d'entrée à votre corporation?





R C'est ça.
Q Droit d'entrée qu'ils devaient à la Corporation de la Voie Maritime?
R C'est ça. Il restait une balance de cinq cents dollars ($500.00) qu'ils devaient à la Voie Maritime, quand la Corporation du Haut St-Laurent a été formée; eh bien, les pilotes étaient unanimes à ce que le restant de la cotisation de ces pilotes devrait être versée à la Corporation du Haut St-Laurent.

Comme il restait cinq cents dollars ($500.00) à ce moment-là, il a été décidé que les quatre pilotes en question verseraient deux cent cinquante dollars ($250.00) par année à la Corporation du Haut St-Laurent: Le cinq cents dollars ($500.00) en deux versements.
Q Soit un total de deux mille dollars ($2,000.00)?
R Non, mille cinq cents dollars ($1,500.00; ils avaient déjà versé $1,000.00 à la Corporation de la Voie Maritime St-Laurent - Kingston - Ottawa; donc, quand on a formé la Corporation du Haut St-Laurent, ils leur restaient une balance de cinq cents dollars ($500.00).
Q Ils étaient quatre?
R Ils étaient quatre.
Q Alors, quatre fois cinq cents dollars ($500.00)...
R Oui, au montant de deux mille dollars ($2,000.00), très bien. Je croyais que vous additionniez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce cinq cents dollars ($500.00) à quinze cents dollars ($1,500.00). Oui, très bien.

Q Monsieur Bissonnette, vous nous avez expliqué en détails de quelle façon vous êtes individuellement devenus pilotes. Vous nous avez dit que vous avez commencé comme matelot pour devenir premierofficier, faisant en plus de votre veille de premier officier, le pilotage dans la rivière.

Est-ce qu'il est exact de dire que vous avez gagné votre expérience, et ce que vous avez appris à ce moment-là des capitaines sous lesquels vous serviez à ce moment-là?

R Oui.

Q En d'autres termes, les capitaines sur les navires sur lesquels vous travailliez vous enseignaient ce qu'eux-mêmes savaient.

R C'est ça, mais il fallait faire plusieurs heures supplémentaires dans le temps.

Q En d'autres termes, il fallait que vous ayiez le désir d'arriver, car ce n'est pas tout matelot qui devient maître, premier maître et pilote. Vous l'admettrez?

R Non, parce qu'il y en a plusieurs, quand leur quart est fini, ils ne sont pas trop intéressés de rester debout un autre sept ou huit heures et apprendre.

Q Et il y en a d'autres également qui sont matelots, et qui n'auront jamais le talent ou la capacité de devenir premier maître et pilote?



R Ils auraient peut-être le talent s'ils voulaient s'en servir.
Q Est-ce qu'il est juste de dire, après avoir écouté votre témoignage hier et aujourd'hui, que ce que vous avez appris pendant les années où vous travailliez à bord des navires de lacs, c'est l'habilité de manoeuvrer un navire et une connaissance approfondie de la rivière?
R C'est ça.
Q Du fleuve?
R C'est ça.
Q C'est ça que vous avez appris?
R C'est ça.
Q Et c'est ça dont vous aviez besoin pour faireun bon pilote?
R Ca doit.
Q Tout le monde est d'accord que vous êtes un excellent pilote, monsieur Bissonnette. N'est-il pas vrai que les quelques 24 ou 21 membres, autres pilotes dans votre circonscription, ont appris de la même façon?
R C'est exact.
Q N'est-il pas vrai également que la majorité des autres pilotes, y compris vous-même, dans la circonscription du Haut St-Laurent, ont des certificats soit de capitaine, soit de premier maître?
R C'est exact.
Q Il n'y en a pas un seul, je crois, qui ait un certificat inférieur à celui de capitaine ou


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

premier maître dans les eaux concernées?

R C'est exact.

Q Maintenant, est-ce que vous aviez obtenu du ministère une licence de pilote avant la licence que vous avez obtenue quand le district s'est formé?

R Non.

Q Quand vous faisiez du pilotage sur les navires de lacs, vous n'aviez pas une licence de pilote à ce moment-là?

R Non.

Q Est-ce que parmi les membres de votre Corporation et les pilotes de votre circonscription, il y en a qui avaient des licences de pilote avant d'être reçu pilote pour le district ou la circonscription, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui, je crois qu'il y avait quelques capitaines qui avaient leur licence depuis mil neuf cent trente-quatre (1934).

Q N'est-il pas vrai que l'on avait émis à ce moment-là plusieurs licences de pilote? Quelques centaines comme question de fait.

R C'est ce qu'on m'a dit.

Q Qualifiant ainsi ces capitaines ou ces officiers à faire le pilotage dans les eaux de votre circonscription?

R Oui. Je crois qu'il fallait qu'ils aient une certaine référence de leur compagnie à cet effet. Je crois que la compagnie devait fournir, dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce temps-là, une lettre de référence, comme quoi que tel capitaine avait fait tant de voyages ou avait piloté son navire tant d'années, s'il n'avait pas eu d'accidents graves, ou quelque chose comme ça.

Je ne me rappelle pas au juste; ça nous a été raconté par des vieux capitaines.

Q Ils ont passé également un examen?

R .....

Q Savez-vous?

R Oui, mais je crois que ce n'était pas un gros examen dans ce temps-là.

Q Vous nous avez raconté, pilote, que pendant votre période d'entraînement, si je peux me servir de cette expression, alors que vous étiez maître et pilote, vous faisiez en moyenne 90 à 100 passages à travers les eaux de votre circonscription, qui comprenait à ce moment-là le passage de Montréal à Kingston?

R C'est exact.

Q Aujourd'hui, disons, l'année dernière et cette année, combien de passages avez-vous faits?

R L'an passé, je crois que c'est 95 ou 96 voyages; et cette année, je crois que j'ai été retardé un peu par l'Enquête Royale, mais je crois que j'ai fait 60 voyages cette année.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Peut-être qu'on pourrait demander au témoin quelle est la moyenne des tours des pilotes qui sont demeurés actifs durant la saison.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Laissant de côté cette année comme une année un peu hors del'ordinaire, et revenant à l'année dernière qui, j'imagine, pour vous a été une année normale, vous avez fait, l'année dernière, à peu près 95 voyages - c'est-à-dire, passages de Cornwall à Kingston?

R C'est exact. Je crois que "l'avereage" des tours de pilote en service continuel était de 96, et je crois que j'ai fini avec 98.5.

J'ai été en service continuellement, l'an passé, depuis que je suis pilote, excepté cette année.

Q Et pour parler en chiffres ronds et faire une comparaison avec votre charge de travail quand vous étiez premier officier, vous faites à peu près la moitié de ce que vous faisiez dans ce temps-là, sans compter votre quart de veille?

R Voulez-vous dire: La moitié des voyages?

Q Oui, puisqu'en somme, quand vous étiez premier officier, vous faisiez 90 à 100 voyages de Montréal à Kingston, et maintenant vous faites 95


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

voyages de Cornwall à Kingston, ce qui est à peu près la moitié, en regard de la distance?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous considérez, à l'heure actuelle, votre charge de travail comme étant une charge raisonnable qu'un pilote peut rencontrer sans en souffrir d'aucune façon?

R Oui, je crois que cette année, c'est une année très raisonnable.

Q En regard de la charge de travail, vous nous avez souligné que durant la première année, après la division de la circonscription, le fait qu'il y avait 24 pilotes dans votre circonscription, vous avez dit que quatre pilotes devaient être inactifs continuellement pendant toute la saison, et que ceci, évidemment, avait amené une diminution de revenu?

R C'est exact.

Q Vous vous rappelez de ça. Pour compléter votre réponse, n'est-il pas exact de dire que ç'a aussi amené une diminution de votre charge de travail?

R Oui.

Q En d'autres termes, ça vous a donné l'occasion d'avoir un quinze jours de vacances durant la saison?

R Pas payés.

Q Pas payés. Sauf que vous avez participé dans la caisse commune, comme tout le monde?

R C'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous nous avez expliqué que tous les pilotes de votre circonscription avaient refusé l'offre du ministère des Transports de vous mettre - de vous favoriser, si je peux me servir de cette expression, lors d'une entrevue que vous avez eue avec lui et d'autre personnel de son ministère, mais vous n'avez pas dit pour quelle raison les pilotes avaient refusé l'offre. Est-ce que vous pourriez nous donner ces raisons?

R Eh bien, je crois qu'à ce moment-là les pilotes n'étaient pas intéressés du tout de devenir employés du gouvernement ou au service civil, parce qu'on avait un bon exemple dans le district numéro 2.

Q Quand vous dites que vous aviez un bon exemple dans le district numéro 2, voulez-vous nous expliquer en quoi cet exemple vous incitait à ne pas devenir vous-même employé civil? Parce que je comprends que vous vous êtes servi de cette expression d'exemple du district numéro 2 dans un sens péjoratif.

R Eh bien, les pilotes du district numéro 2, pour prendre notre district, je figure qu'en fait de service aux navires, il y a une grosse différence entre un pilote qui est libre et un pilote qui appartient au gouvernement, qu'un pilote qui est libre, il se dépêche à faire son ouvrage, et il donne le meilleur service possible.

Tandis qu'un employé qui est employé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du gouvernement, il sait qu'il est payé à la fin de la saison, et il peut prendre deux ou trois jours à faire son voyage, ça ne dérange rien, il n'a pas de tour de rôle, il n'y a rien pour favoriser ces pilotes-là sur la liste.

Je crois qu'en fait de service, le service est moins efficace, ou c'est toujours les mêmes qui font l'ouvrage.

Q Ce que vous nous dites, c'est là un fait que vous avez constaté, et que les pilotes de votre circonscription ont constaté en regard du service donné par les pilotes employés civils dans la circonscription numéro 2?

R C'est ça. Le résultat - je crois qu'un employé du gouvernement - tout employé du gouvernement qui donne, au point de vue service - que le service que nous donnons aux bateaux peuvent probablement appartenir au service civil, mais je crois que dans la position des pilotes, pour donner le service 24 heures par jour, je ne crois pas c'est une bonne politique d'être employé civil.

Q Est-ce que je dois comprendre par là que d'après vous, l'employé civil a moins d'ambition, pour ne pas dire plus?

R Non, mais je parle de la différence entre un navigateur et une "job" à terre.

Un employé civil à terre, entre autre, peut avoir des heures qui sera tant d'heures à travailler,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tandis qu'un pilote qui est sur le "stand by" 24 heures par jour, il faut qu'il soit prêt à embarquer à n'importe quelle heure.

Il y a une grosse différence entre les deux, et c'est assez difficile d'établir un système pour le pilote sur le service civil.

Q En d'autres termes, l'employé civil qui sera pilote n'a pas l'aiguillon requis pour lui permettre de donner son mieux. Est-ce que c'est ça?

R On peut avoir des doutes là-dessus.

Q Vous avez des doutes vous-même?

R Il peut y en avoir, des doutes.

Q Vous en avez vous-même?

R Et je crois que ce qui aurait pu arriver assez souvent, on a eu un exemple l'année qu'on a été payé à tant par jour plutôt qu'à tant du voyage, quand les pilotes étaientpayés à la journée, ça ressemblait un peu au service civil. Donc, il y en avait plusieurs qui prenaient assez de temps à faire leur voyage; on s'est aperçu, pas notre groupe, mais d'autres pilotes qui étaient dans notre district, qui prenaient assez de temps à faire leur voyage, qui n'étaient pas pressés, ils savaient que même s'ils prenaient deux ou trois jours pour faire le voyage, qu'ils auraient le même argent à la fin du mois.

Donc, on s'est aperçu que c'était mieux de les mettre au voyage, parce qu'ils étaient plus responsables, et ils se forçaient plus pour faire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

leur passage le plus vite possible.

Q Le capitaine Davis qui a été entendu avant vous nous a dit que les pilotes en activité dans votre circonscription n'étaient pas en faveur de faire les voyages sur le Lac Ontario?

R C'est exact.

Q Est-ce que, parlant ici au nom de la Corporation et de votre groupe, est-ce que vous êtes d'accord?

R Je suis non seulement d'accord, mais tous les pilotes sont d'accord qu'on ne devrait pas couvrir le Lac Ontario.

Comme j'ai expliqué hier, la première année, à plusieurs occasions, il y avait dix, même douze pilotes en voyage sur le Lac Ontario, ce qui diminuait le nombre considérablement dans le district, et quand le trafic se faisait assez intense, en plusieurs occasions des pilotes ont été obligés de débarquer de sur un navire à Cap Vincent et de rembarquer sur un autre en descendant.

Donc, je crois que ça nuisait au service dans le district.

Q Et le pilote - un pilote de vos qualifications, par exemple, qui est à bord d'un navire, pour traverser les eaux du Lac Ontario, a quoi à faire, exactement, s'il a quelque chose à faire?

R Ah, je crois qu'il a quelque chose à faire.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Voulez-vous nous expliquer ça?

R Eh bien, à partir de Cap Vincent jusqu'à Pointe Petre, sur le Lac Ontario, eh bien, le pilote reste debout, reste sur le "bridge" pour la navigation; la majorité des navires, c'est l'officier qui fait la navigation; on lui indique les courses à suivre pour sortir de la rivière, premièrement.

Q Voulez-vous vous arrêter? Quand vous dites "pour sortir de la rivière," vous avez deux milles, ou à peu près, avant d'être totalement dans les eaux du Lac Ontario même?

R A peu près; à peu près un mille et demi, deux milles.

Q Alors, quelle est la largeur du passage à cet endroit-là?

R Ah, c'est à peu près..... peut-être trois quarts de mille.

Q Trois quarts de mille?

R A l'entrée de la rivière, un demi-mille à trois quarts de mille.

Q Et là, vous arrivez éventuellement dans le Lac Ontario même?

R Oui.

Q Pour vous rendre à Port Weller, combien de courses avez-vous à tirer?

R ..... sept courses.

Q Sept courses sur une distance de combien?

R A peu près cent cinquante-cinq milles


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je crois.

Q Cent cinquante-cinq milles. Et c'est cette course-là, vous êtes toujours dans les eaux ouvertes du Lac Ontario; il n'y a pas d'île?

R Oui, premièrement, à la sortie de la rivière, il y a, à peu près une distance de sept milles à parcourir pour rencontrer Charity Shoal qu'on passe environ un demi-mille. C'est un Shoal avec une lumière, une bonne lumière.

Ensuite de Charity Shoal, on fait une course jusqu'à Main Duck Island. C'est une grosse île qu'on rencontre. Il faut passer à peu près environ un mille et demi à deux milles de l'île.

Ensuite, il y a une autre course de Main Duck à Suction Shoal, toujours en passant environ un demi-mille; ensuite une course de 21 milles de Suction Shoal à Point Petre, dont on passe environ à trois milles. Ceci, c'est une course d'à peu près cent milles, je crois ; de Pointe Petre jusqu'à la bouée Niagara, ensuite, une course de la bouée Niagara jusqu'à la Pier Way Buoy de Port Weller, et ensuite une course pour rentrer au Pier.

Q Toutes ces courses sont indiquées sur la carte?

R C'est exact.

Q Croyez-vous qu'un capitaine ou un officier qui a navigué partout à travers le monde, sur tous les océans, les rivières du monde, est qualifié


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour faire ces courses?

R Il doit être sans doute qualifié, surtout partir de Pointe Petre aller jusqu'à la Pointe Niagara, il y a cinquante milles de large, donc, je crois que n'importe quel marin peut faire ce bout-là.

Q Maintenant, quand un pilote est engagé pour traverser le Lac Ontario et se rendre à un des ports du Lac Ontario, comme: Toronto, Hamilton, Oshawa, n'est-il pas vrai que dans bien des cas, le pilote reste à bord pour une journée ou deux jours?

R Ah ça, je ne pourrais vous dire. Peut-être que les pilotes du Lac Ontario le font, mais les pilotes du district numéro 1, aussitôt que nous arrivons à Toronto ou à Port Weller, nous nous rapportons immédiatement à l'office de pilotage, et la majorité du temps, nous prenons la première transportation pour revenir dans notre district.

Q Je ne parle pas des pilotes de votre district; je parle de ceux qui font le travail simplement sur le Lac Ontario?

R Je ne pourrais vous dire la longueur du temps qu'ils restent à bord des navires; je sais qu'ils font plusieurs petits voyages entre Toronto et Hamilton, ou Toronto et Port Weller, ou Port Weller - Hamilton, mais la longueur du temps qu'ils restent à bord de ces navires, je nepourrais vous dire.

Q Vous savez que dans le port de Hamilton et dans le port de Toronto, il y a des pilotes attitrés qui, à la demande du capitaine, piloteront son


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

navire dans ces deux ports?

R C'est exact.

Q Maintenant, pour voyager entre Toronto et Hamilton, est-ce qu'il y a quelques problêmes spécial?

R Entre Toronto et Hamilton?

Q Oui, pour faire le voyage?

R C'est une course à peu près directe, à peu près trois ou quatre milles de la côte.

Q Il ne faut pas être absolument un expert pour attirer cette course? Etes-vous d'accord?

R Je ne crois pas, excepté dans le mauvais temps, peut-être, mais dans le beau temps, c'est assez facile.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Bissonnette, vous êtes au courant, j'imagine, des dispositions de la loi en ce qui regarde l'émission de ce qu'on appelle en anglais les "B licenses"?

R Oui.

Q Vous savez qu'on émettra ces licences si l'officier concerné a fait deux voyages, par exemple, à travers le Lac Ontario?

R C'est exact.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et s'il a passé un examen démontrant qu'il est au courant des règles de route?

R Je crois que deux voyages, ici, il faudrait préciser. C'est: Deux voyages aller et retour, quatre "round trips".

Q Maintenant, vous nous avez dit que les pilotes dans votre circonscription, qui font le pilotage de Cornwall à Kingston ne sont pas en faveur de faire ce voyage à travers le lac. Est-ce que vous seriez prêts à aller plus loin et à recommander - ici je vous demande votre opinion au nom de la Corporation des Pilotes de votre circonscription - est-ce que vous seriez prêts à aller plus loin et à recommander que cette exigence soit abolie?

R Non, je ne crois pas que j'irais aussi loin, parce que la majorité de ces navires qui n'ont pas d'expérience sur les lacs, je crois que ç'a été adopté après un certain nombre d'accidents qui sont arrivés sur les Grands-Lacs.

Donc, je crois qu'il faudrait absolument qu'un officier de ces navires ait fait au moins deux voyages sur les lacs pour se familiariser avec les eaux et les règlements de route à suivre, et tout ça, avant d'aller sur les lacs eux autres mêmes.

Q Poursuivant votre argument en regard de licences ou certificats émis aux capitaines de navires ou aux officiers de navires, croyez-vous qu'un capitaine ou un officier ne devrait pas reçevoir un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

certificat le qualifiant pour naviguer partout à travers le monde, avant d'avoir fait deux voyages dans toutes les eaux du monde entier, pour se familiariser avec ces eaux?

R Je crois qu'à travers le monde, aujourd'hui, le pilotage est obligatoire à peu près partout dans les eaux désignées, qu'on appelle.

Q Les eaux restreintes, où le passage est étroit?

R C'est ça.

Q Mais pas en pleine mer?

R Pas en pleine mer.

Q Pas dans une mer comme la Méditerranée, la Baltique, etc.?

R Je ne crois pas.

Q Si un officier ou un capitaine passe un examen démontrant qu'il est parfaitement au courant des règles de route qui s'appliquent sur les Grands-Lacs, ne croyez-vous pas qu'il serait qualifié, avec l'aide, évidemment, des cartes qui sont mises à sa disposition et des autres aides à la navigation, ne croyez-vous pas que tel officier serait capable de tirer les sept courses que vous nous avez décrites, pour traverser le lac?

R Ah, il serait peut-être qualifié théoriquement; mais en pratique, il ne le serait pas.

Q Qu'est-ce que vous voulez dire par "en pratique"?

R En pratique, qu'est-ce qui arrive,

sur le Lac Ontario, à plusieurs occasions, dans la mauvaise température, il y a plusieurs "security calls" qui se donnent, et sur plusieurs navires, il y en a beaucoup qui ont beaucoup de misère à parler anglais ou à répondre aux autres navires; donc, je crois que quelques uns de ces navires ont un opérateur de radio qui peut leur aider, mais dans d'autres cas, dans le mauvais temps, si un officier avait fait au moins deux voyages pour se familiariser avec les courses à suivre et les entrées de ports, je crois que ce serait beaucoup mieux qu'un officier qui théoriquement peut passer l'examen, mais en pratique qui n'a jamais passé par là.

Q Vous êtes au courant que tout navire qui doit monter sur les Grands-Lacs doit avoir à son bord un officier qualifié comme opérateur de radio, après avoir passé un examen?

R Oui, je suis au courant, mais tel n'est pas le cas dans plusieurs occasions.

Q En d'autres termes, vous critiquez l'administration d'émettre des licences à des gens qui ne seraient pas qualifiés?

R Sur plusieurs navires, je ne sais pas si c'est le manque de personnel, d'opérateurs de radio qui manquent, mais sur plusieurs navires, on va dire 75% des cas, c'est le pilote qui est obligé de se servir du radio-téléphone, parce que quand ils viennent en communication avec un dispatcher à une écluse, ou quelque chose comme ça, ils ont beaucoup de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

misère à se comprendre avec le dispatcher, et la majorité du temps, le dispatcher demande à parler au pilote pour lui donner les renseignements voulus.

Q N'est-ce pas là une affaire qui concerne le pilote, en ce sens que s'il y a un pilote à bord, il est plus important que le pilote fasse les appels lui-même que de s'en rapporter aux diverses personnes?

R Oui, je suis d'accord avec ça, mais dans plusieurs occasions, le pilote n'est pas toujours en position de répondre au téléphone, et ça dépend de la localité du radio-téléphone; il y a des radios-téléphone qui sont très loin de la passerelle, ou de l'autre côté, et il faut surveiller la position du navire, et s'il faut répondre au téléphone en même temps, c'est un peu trop long; en plusieurs occasions, on n'est pas en position de faire l'appel nous-mêmes; donc, on demande soit à l'opérateur du radio ou un des officiers de faire l'appel pour nous.

Q Vous admettrez...

Mr. MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Are we still talking about navigation on the Great Lakes?

A He asks me about the radio business.

Q But are you talking about the use of the radio telephone on the Great Lakes or in the pilotage waters in the district?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

A I don't know what his question is.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Pour bien situer le débat, je voudrais que vous gardiez en mémoire le fait que nous parlons des lacs eux-mêmes, et non pas des eaux du fleuve?

R Très bien.

Q Vous admettrez avec moi, monsieur Bissonnette, que le fait d'avoir fait deux voyages sur le Lac Ontario ne changera pas la position du radio-téléphone à bord du navire?

R Je ne crois pas.

Q Je voudrais passer maintenant à différentes recommandations contenues dans le mémoire de la Fédération, recommandations spécifiques de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent. En regard de la première recommandation, voulez-vous nous dire quelles sont les écluses dans votre district, à l'exception de Snell?

R Deux autres écluses: L'écluse Iroquois et l'écluse Eisenhower.

Q Maintenant, à l'écluse Iroquois et Eisenhower, est-ce que vous avez l'occasion de vous amarrer au mur d'approche?

R Très fréquemment, oui.

Q Pouvez-vous nous donner une idée si c'est dans 50% des cas, ou moins ou plus?

R Tout dépend du trafic, et tout


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dépend du navire qu'on a à manoeuvrer.

Q Ou est-ce que vous êtes incapable de me donner une idée?

R C'est assez difficile de donner des figures exactes parce que tout dépend du navire qu'on a à manoeuvrer, et tout dépend du trafic.

Dans certaines occasions, c'est le dispatcher qui vous donne les ordres, soit de venir s'attacher ou d'essayer à attendre un peu, ou..... dans plusieurs occasions, surtout quand il vente, si on estincapable de retenir le navire, donc on est obligé d'aller amarrer absolument.

Q Le capitaine Davis nous a expliqué que dans le cas de l'écluse Eisenhower, si les conditions de la température étaient mauvaises, les autorités locales allaient fournir dans ces occasions les services de lignards qui sont envoyés pour aider à attacher au mur d'approche. Est-ce que c'est exact?

R C'est exact.

Q Est-ce que le problème serait plus ou moins réglé, mais tout de même, grandement atténués si le même service était rendu à Iroquois?

R Bien, il faut préciser ici qu'à l'écluse Eisenhower, s'il vente fort, ou si on a un gros navire qui ne manoeuvre pas trop bien, si on est obligé d'attendre, on va demander d'envoyer des hommes pour prendre nos amarres.

Mais dans plusieurs occasions, soit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il y a un autre navire qui est après franchir l'écluse, et la réponse, dans ce temps-là, est qu'aussitôt qu'ils seront libres avec l'autre navire, ils pourront envoyer des hommes pour prendre nos amarres.

Mais en plusieurs occasions, ça n'adonne pas avec la manoeuvre du navire; c'est une chose qu'on ne peut pas se fier du tout.

Q Dans ces cas-là, est-ce que vous ne pouvez pas attendre quelque peu avant de faire votre approche?

R On peut attendre; ça dépend des conditions de la température. S'il ne vente pas, un beau temps calme, probablement qu'en plusieurs occasions, on serait capable d'attendre; mais dans d'autres occasions, il faut absolument avoir de la vitesse au navire et se rendre au mur.

Q Croyez-vous que le même service pourrait être pratiqué à Iroquois, avec avantage?

R Non, parce que les autorités du seaway canadien refusent absolument de nous donner de l'aide.

Q Est-ce que la situation est la même à Snell?

R Snell Lock, c'est la même chose qu'à Eisenhower; quand les hommes pourraient être disponibles, ils nous les envoient, s'il n'est pas trop tard.

Q Je voudrais passer maintenant à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

votre recommandation numéro 2 ayant trait aux timoniers. Le capitaine Davis et vous-même nous avez expliqué, par exemple, qu'en faisant l'approche d'un mur, vous étiez obligé de vous tenir sur le coin de la passerelle?

R C'est exact. Ca dépend du navire qu'on manoeuvre.

Aujourd'hui, les navires grossisses de plus en plus, et la visibilité est moins bonne que sur les petits navires. Donc, on ne peut rester dans la chambre de la roue; il faut absolument aller sur le coin de la passerelle.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bissonnette, que dans ces cas-là, soit l'officier, soit le capitaine du navire se tiendra lui-même sur le coin de la passerelle pour faire ce qu'on appelle en anglais "spot the ship on her approach to the wall"?

R Non.

Q Et vous dira: "Le mur est à quinze pieds, dix pieds, cinq pieds," jusqu'à ce que le moment soit venu de vous y amarrer?

R Non. Ces cas se sont présentés en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et comme les hommes de roue n'étaient pas habitués du tout, dans la majorité des fois, le pilote était obligé de prendre la roue, et les navires d'eau salée qui avaient remonté la voie maritime étaient au courant de ça, et on avait un peu d'aide du capitaine de cette manière-là; le pilote était à la roue et le commandant nous donnait une idée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

combien d'espace il y avait entre le mur et le navire.

Q Ce système-là fonctionnait bien?

R Ca fonctionnait bien avec des petits navires; mais à plusieurs occasions, il nous disait: cinq pieds, et il y avait rien que deux pieds. Donc, il ne fallait pas trop se fier à cela non plus.

Q Et vous dites que ce système n'est plus en usage maintenant?

R Non, depuis l'ouverture de la voie maritime, je n'ai jamais vu aucun capitaine nous donner uneidée - la majorité du temps, le capitaine est avec nous sur le coin du "bridge", et peut-être, à certaines occasions, il pourra nous donner un renseignement, quelque chose comme ça, il nous avertira s'il faut faire machine arrière, ça prend tant de secondes avant d'avoir l'engin, quelque chose comme ça; mais à part ça, pour nous donner un "spot", comme on dit en anglais, on ne voit plus ça.

Q Maintenant, monsieur Bissonnette, avant que votre Corporation, en tant que Corporation, ait préparé cette recommandation, est-ce qu'on a fait une étude du problème économique, en d'autres termes, ce que cela coûterait pour fournir aux navires les timoniers dont vous recommandez l'emploi?

R Je ne crois pas qu'une étude approfondie ait été faite au point de vue économique, mais je crois qu'en plusieurs occasions, certains pilotes ont exprimé l'idée qu'il y aurait probablement moins d'accidents et moins d'accrochages en ayant un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

homme de roue sur lequel on pourrait se fier et qui écouterait les ordres à perfection.

Q Est-ce que je dois comprendre que votre étude, au point de vue économique, a consisté à calculer la valeur des dommages qui auraient été causés par l'absence de timoniers, et du coût de ces timoniers si on en avait employés?

R Non, je ne crois pas que la différence entre les deux ait été faite, mais pour faciliter l'ouvrage du pilote et éviter beaucoup de dommages, je crois que ç'a été discuté assez fréquemment.

Q Etes-vous en mesure de nous donner quelques chiffres?

R Aucun.

Q Réalisez-vous tout de même qu'il y a un problème économique de ce côté-là?

R Ah, probablement que ça serait un coût additionnel à l'opération du pilotage, mais je crois que ce serait un service qui serait beaucoup plus efficace pour ces navires.

Q Est-ce que les pilotes, vu le fait que c'est pour les aider dans leur travail, d'avoir des timoniers à bord, seraient prêts à absorber le coût de ces timoniers à même les droits de pilotage?

R Je ne crois pas.

Q Est-ce que les pilotes y ont songé? Ont fait quelque étude pour déterminer l'avantage qu'ils en retireraient eux-mêmes, et le coût de ce service?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je ne crois pas, mais je crois que les pilotes ont probablement pensé qu'il y avait un avantage pour eux-mêmes, et il y aurait aussi un avantage pour les compagnies.

Q En d'autres termes, ici, vous prenez la défense des Armateurs?

R .....

Q Vous avez en vue, principalement leur intérêt.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Comme d'habitude.

LE TEMOIN:

R Leur intérêt et l'intérêt des pilotes, parce que si, faute de capacité de l'homme de roue, un navire a du dommage, tout de suite le pilote est obligé de faire un rapport, et c'est une enquête, et c'est çi et c'est ça, des affaires qui ne se terminent plus.

Au point de vue de la sécurité du pilote et au point de vue dommages qu'on pourrait exempter aux Armateurs ou aux compagnies, je crois que c'est deux bons points.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Au point de vue du pilote, vous étiez au courant n'est-ce pas que la responsabilité du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilote, en dommages, dans les eaux canadiennes, en vertu de la loi de la marine marchande au Canada, est limitée à trois cents dollars ($300.00), n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Votre enjeu est assez minime.

R Il y a aussi l'enjeu de suspension; si un pilote a des dommages assez considérables, le pilote pourrait voir sa licence cancellée, probablement, pour un certain temps.

Q Est-ce que depuis mil neuf cent soixante et un (1961) que le service est en vigueur, que la loi du pilotage est mise en vigueur, est-ce qu'il y a eu des pilotes dans votre circonscription qui ont été suspendus?

R Pas à ce que je me rappelle; pas à ce que je sache.

Q Est-ce qu'il y en a eu qui ont été mis à l'amende, à la suite d'un accident?

R Je crois que le surintendant aurait été plus en position de répondre à cette question, le surintendant local.

Q Etes-vous prêt à accepter ma déclaration à l'effet que ceci ne s'est pas produit, et par conséquent votre expérience est excellente?

R Pas de commentaires.

Q Malgré le manque de timoniers?

R .....

Q Je passe maintenant, monsieur Bis-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sonnette, à votre recommandation numéro 3 qui a trait au service d'apprentissage. Etes-vous au courant des règlements qui régissent les pilotes du côté américain, et ce qu'on appelle le "Great Lakes Pilotage Association and rules and orders?"

R Non, je ne suis pas absolument au courant de ça.

Q Savez-vous tout de même d'une façon générale que l'administrateur américain du service de pilotage sur les Grands-Lacs a le droit de téerminer quelles seront les normes d'apprentissage des pilotes américains, évidemment?

R Je crois que oui.

Q Croyez-vous que dans les circonstances, que ce soit le système établi du côté canadien, ou proposé, il faudrait qu'il y ait tout de même coordination entre les deux systèmes?

R C'est ce que j'ai suggéré; je l'ai expliqué tout à l'heure, qu'il faudrait absolument qu'il y ait au moins entre les deux parties une entente pour venir à un système d'apprentissage.

Q Ce qui veut dire que vous ne pouvez pas avoir du côté américain un système d'apprentissage complètement différent du système canadien?

R Il faudrait que ce soit identique.

Q Est-ce que votre Corporation a jamais discuté avec les autorités américaines et les pilotes américains de la nature d'un système d'apprentissage qui serait à recommander dans votre circonscription?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R On a discuté d'un système d'apprentissage, mais non pas d'un système à recommander, parce que l'autorité américaine figure que les trois pilotes qu'ils ont sur le Lac Ontario, et les trois pilotes que nous avons peuvent couvrir une période assez longue avant qu'on songe réellement à former un système d'apprentissage.

Mais il a été question, à plusieurs occasions que quand les six pilotes du Lac Ontario seront admis dans le district comme pilotes, je veux dire, avant que les six soient admis, ce serait temps qu'on discute d'un système d'apprentissage; mais il n'y a pas eu de discussion officielle là-dessus.

Q Etes-vous tout de même au courant, monsieur Bissonnette que du côté américain, ce qui semble être le plus important pour devenir pilote et bon pilote, c'est l'expérience des années passées à manoeuvrer des navires?

R .....

Q Evidemment, il faut également connaître les eaux de la circonscription; mais que l'exigence principale est l'habileté de manoeuvres acquises par des années d'expérience?

R Je ne pourrais pas dire là-dessus; je ne pourrais pas répondre là-dessus, jene suis pas au courant.

Q Monsieur Bissonnette, est-ce que votre Corporation a participé à l'échange de correspon-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dance et mémoire qui s'est faite avec le ministre des Transports, et qui a été produit comme exhibit 807, et qui comporte en particulier une proposition faite par les pilotes de la circonscription de Cornwall, en regard des normes d'apprentissage?

R De la circonscription de Cornwall?

Q Oui.

R Je suis au courant un peu de ça.

Q Vous êtes au courant?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q La question était: Est-ce que vous avez participé?

R Participé ou au courant?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q L'un ou l'autre, ou les deux. Avez-vous participé?

R J'en ai entendu parler seulement; je n'ai jamais participé. Je ne sais pas au juste quel système a été recommandé.

Q Dans votre recommandation, c'est la recommandation numéro 3, vous dites ceci: "Que la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent adopte à cet égard - ça veut dire à l'égard d'un système d'apprentissage - la même position que celle de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime, à l'effet qu'un véritable système d'apprentissage est le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

meilleur moyen de former les pilotes."

R Oui.

Q Alors, ayant dit ceci, est-ce qu'on doit comprendre que vous préconisez le même système d'apprentissage que celui préconisé par les pilotes de la Corporation de la Voie Maritime?

R Bien, tout dépend du système qui sera adopté dans cette circonscription.

On a eu des discussions avec les pilotes de la Voie Maritime, et on a une idée de qu'est-ce qu'ils demandent pour leur district, mais nous ne sommes pas au courant quel système sera adopté dans cette circonscription.

Donc, ce système qu'ils demandaient dans ce temps là était sans doute un très bon système pour futurs pilotes.

Q Mais vous n'en connaissez pas les détails?

R Je n'en connais pas trop les détails, et je ne connais pas le système qui sera adopté dans ce district.

Q Tous les pilotes - je crois que vous l'avez déjà dit - dans votre circonscription, sont des gens de mer qui ont fait plusieurs années à bord des navires des lacs?

R C'est exact.

Q Ne croyez-vous pas que ce même matériel peut fournir encore de bons pilotes?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R .....

Q Prenez par exemple un capitaine qui a navigué déjà dix ou vingt ans sur les Grands Lacs, qui est attiré vers le pilotage à cause des conditions peut-être plus faciles que celles de capitaine sur un navire, ne croyez-vous pas - plus faciles et plus rémunératrices - ne croyez-vous pas qu'il ferait un bon pilote?

R Probablement qu'il ferait un bon pilote, mais je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de capitaines de lacs qui soient intéressés, rendu à un certain âge, à joindre le pilotage.

Q En d'autres termes, l'attrait qui existait apparemment en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), par exemple...

R Je crois qu'il y en a plusieurs qui ont changé d'idée depuis ce temps-là.

Q ... qui voudraient revenir capitaines qui sont aujourd'hui pilotes?

R Non, des capitaines du temps qui avaient l'intention de se joindre au pilotage, je crois que depuis ce temps-là, il y en a plusieurs qui ont changé d'avis.

Q Pour quelle raison?

R Ils figurent que rendu à un certain âge, un capitaine qui change de navire à tous les jours, qui ne travaille pas des heures régulières, qui embarque sur n'importe quel navire, - ils sont habitués sur un navire qui a une discipline, ils ont toujours le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

même équipage, ils sont habitués avec les officiers, l'ouvrage est assez facile.

Tandis qu'embarquer sur un bateau qu'on n'a jamais vu, qu'on ne connaît pas l'équipage, qu'on a de la misère à se comprendre avec l'équipage, les repas ne sont pas réguliers, je crois qu'il y en a plusieurs qui ont changé d'avis.

Q D'après vous, l'avis d'un capitaine de navire de lacs est une vie plus facile, comparer à la vôtre?

R Je ne dirai pas "facile", mais plus régulière.

Q Monsieur Bissonnette, est-ce que votre Corporation ou les pilotes de votre Corporation ont été mêlés de près ou de loin à l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Je crois qu'ils ont été mêlés jusqu'à un certain point.

Q Voulez-vous m'expliquer quelle a été la participation de votre Corporation à cet arrêt de travail?

R Eh bien, comme la Corporation du Haut St-Laurent avait déjà fait plusieurs recommandations au département, pour le district, et comme c'était le cas dans tous les autres districts, et après une assemblée générale de tous les pilotes, il a été décidé à l'unanimité que la Corporation du Haut St-Laurent devait se joindre à d'autres corporations et les appuyer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sur leurs demandes.

Q Est-ce que votre bureau d'administration a participé aux assemblées générales qui ont eu lieu à ce moment-là, soit à Montréal, soit à Trois-Rivières?

R Oui.

Q Quels sont les membres de votre Corporation qui ont assisté à ces assemblées? Est-ce que ç'a été simplement le bureau d'administration ou tous les pilotes?

R Tous les pilotes en général, excepté trois, parce que je crois que la journée de la première assemblée à Trois-Rivières, on était supposé rencontrer les autorités au Cap Vincent, le capitaine Meecher venait pour rencontrer les deux pilotes et établir le système de pilotage au Cap Vincent.

Donc, il avait demandé d'envoyer des représentants, et trois de nos pilotes ont été délégués pour se rendre au Cap Vincent, pourprendre note des propositions de monsieur Meecher, et de la manière dont ils étaient pour établir l'office de Cap Vincent.

Les autres étaient tous présents à Trois-Rivières.

Q Maintenant, en ce qui regarde le côté canadien des problèmes et de vos démêlés avec le ministère des Transports, quelles étaient les questions en litige à ce moment-là, concernant votre circonscription?

R .....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Qu'est-ce que vous demandiez?

R Bien, les trois principales..... la première, c'était d'avoir des licences permanentes; ensuite, de prendre les mesures nécessaires afin qu'on n'ait plus à aller sur le Lac Ontario; ensuite, il y avait la rémunération au voyage au lieu d'à la journée; et ensuite, .. .. je crois qu'il y avait neuf recommandations en tout, mais c'était les trois principales dont on appuyait.

Q Maintenant, est-ce que ces doléances avaient donné lieu à une certaine correspondance avec le ministre ou son ministère, avant la grève de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Certainement.

Q Et quel était le stade des corporations, où en étaient rendues les Corporations en avril, c'est-à-dire le six (6) avril, je crois, mil neuf cent soixante-deux (1962), quand la grève s'est déclarée?

R Eh bien, je crois qu'il n'y avait aucune de nos recommandations qui n'avait été acceptée ou prête à être discutée ; mais je n'étais pas président du temps, je ne pourrais pas vous donner les détails approfondis là-dessus, mais je crois que la correspondance qui avait été échangée entre les deux, le secrétaire pourra vous la produire plus tard, la correspondance qui a eu lieu à cet effet-là.

Q En d'autres termes, le secrétaire est parfaitement au courant...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, toute la correspondance est là.

Q ... en regard de ces doléances, est-ce que les recommandations avaient été faites également du côté américain?

R Je crois qu'au point de vue du Lac Ontario, oui, il y avait eu une pétition de signée, et les pilotes américains avaient tous signé, étaient en faveur de ne pas couvrir le lac Ontario, de ne pas aller sur le Lac Ontario.

Je crois qu'il y avait seulement un ou deux pilotes américains sur le groupe qui avait refusé de signer pour aller sur le Lac Ontario. Je crois que la majorité, je crois que c'est huit ou neuf, qui avaient signé en faveur de ne plus retourner sur le Lac Ontario.

Q C'était là une question qui concernait évidemment les deux groupements?

R C'est ça.

Q Est-ce que les pilotes américains vous supportaient en regard de cet arrêt de travail?

R ..... je ne crois pas que les pilotes américains ont été consultés à cet effet.

Q La question des licences permanentes ou certificats permanents en était une évidemment qui ne relevait que du ministère canadien?

R C'est ça.

Q Quelle était la troisième? J'ai oublié?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La rémunération du voyage au lieu de à la journée.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Est-ce que ceci vous a été accordé?
R Oui.
Q A quelle date?
R C'est tombé en vigueur le premier (1er) août mil neuf cent soixante-deux (1962).
Q Est-ce que la décision de changer la base de la rémunération n'était pas une décision qui était en voie d'être formulée à ce moment-là, nécessitant les réunions publiques du côté américain pour permettre à toutes les parties intéressées de se faire entendre?
R Probablement que les deux groupements avaient leur mot à dire là-dessus; je ne sais pas si c'était en voie de se régler, mais je sais que..... je crois que les pilotes américains avaient fait des pressions à cet effet.

Au commencement, ils n'avaient pas l'air à comprendre le point de vue de cette chose-là, mais après qu'ils ont eu quelques expériences dans le district à cet effet, ils étaient entièrement d'accord avec nous, et ils avaient fait pression auprès de leur gouvernement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et quand la première demande a-t-elle été faite de votre part?

R Je crois que c'est quand les deux groupes ont commencé à travailler dans le district; aussitôt qu'on a été averti qu'on serait payé à la journée, je crois que dès l'instant il y a eu des recommandations de faites auprès des autorités pour essayer de faire changer le système.

Q Alors, ça s'est fait au début de la saison de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R C'est ça.

Q Et votre secrétaire a la correspondance ...

R Oui.

Q ... qui se réfère à cette demande?

R Probablement, oui.

Q Juste un autre point, en terminant, monsieur Bissonnette, que je veux éclaircir; je n'ai pas très bien compris votre témoignage en regard du règlement qui s'est fait avec le "pool" américain relativement à la charge de $32,000.00 pour les services du bateau-pilote. Vous nous avez dit que votre contribution, la contribution des pilotes de votre circonscription pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962) était originairement de $20,000.00?

R C'est exact.

Q Et sur ce $20,000.00, on vous a remis combien, à la fin de la saison?

R Ce n'était pas à la fin de la saison,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'était réparti sur un an; on nous a remis $10,750.00.

Q Alors, est-ce que je dois comprendre que votre contribution finale au coût d'opération du bateau-pilote a été de $20,000.00 moins $10,750.00?

R Non, il y avait autre chose à soustraire aussi, parce qu'on s'était déjà servi du bateau américain 240 fois, donc, à dix dollars ($10.00) du voyage, ça représentait un montant de $2,400.00 qui devait être ajouté à $10,750.00, donc, il existerait la différence; je crois que c'est sept mille dollars et quelque chose qu'on nous a remis pour de quoi qu'on c'est en réalité jamais servi.

Q Maintenant, est-ce que cette remise de $10,750.00 a été faite à la Corporation même?

R C'est exact.

Q Est-ce que ce montant est entré dans la caisse commune?

R Non, ce montant a été réparti à chacun; l'entente était qu'il y avait cinq chèques de $2,000.00, je crois que ç'a commencé le premier (1er) juillet, juillet, août, septembre, octobre; ensuite, il restait une balance de $750.00, et à chaque fois qu'on reçevait un chèque de $2,000.00, immédiatement il était réparti en 21 pilotes, il était réparti aux pilotes qui avaient encouru les dépenses de l'année précédente sur le bateau-pilote. Donc, il n'allait pas dans la caisse commune. L'argent était remis immédiatement aux pilotes.

Q C'est-à-dire, aux 21 pilotes en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

exercice, et non pas..... et les trois autres qui faisaient le travail sur les lacs n'ont pas participé dans la division de la ristourne?

R Non, parce qu'ils n'avaient pas affaire du tout dans ça; leurs dépenses, ce n'est pas eux autres qui payaient les bateaux-pilote, je crois que c'était payé par les compagnies, dans ce temps-là.

Q Je présume, sujet à ce que dira votre secrétaire-trésorier, que cette ristourne de $10,750.00 n'apparaît pas dans le bilan de la Corporation.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il n'est pas encore fait; l'année n'est pas expirée.

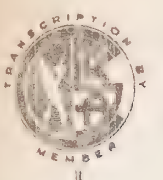
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilote s du St-Laurent:
C'a été payé cette année.

LE TEMOIN:

R C'a été payé cette année; le dernier chèque est entré au mois de novembre: $750.00.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Les commentaires que vous avez faits sur les timoniers, les commandants de navires, l'équipage qui s'occuper de plaçer les amarres sur les quais me laissent sous l'impression que vous semblez d'avis que les équipages des navires qui empruntent la voie maritime sont incompétents.

R Non, je ne dirais pas qu'ils sont incompétents, mais je dirais qu'au point de vue sécurité, ces gens-là, et au point de vue..... premièrement, ce n'est pas le pilote qui donne l'ordre aux matelots de débarquer, c'est le commandant ou l'officier qui leur donne l'ordre, et eux autres, il leur donne l'ordre de débarquer quand ils jugent à propos que c'est le temps de débarquer, ou si le bateau est trop éloigné, ils leur disent: "Attends, le pilote va coller le bateau," et bien des fois, dans le vent, on n'est pas capable de coller le bateau. Donc, ce n'est pas ces gars-là qui sont incompétents, parce qu'un coup rendus sur le quai, ils sont aussi bons que n'importe qui.

Q Quelle estla difficulté?

R La difficulté, c'est que la majorité ne veulent pas débarquer, ou la crainte de débarquer; ils attendent les ordres de débarquer, et quand ils ont l'ordre de débarquer, ils y en a plusieurs qui hésitent pour débarquer.

Q Est-ce que c'est général sur tous les navires que vous pilotez, ça?

R Je ne dirai pas "général", mais en plusieurs occasions, la crainte existe, sur à peu près


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sur tous les navires, parce que c'est un certain danger, quand un bateau est 60 pieds dans les airs, et qu'il est obligé de débarquer au bout d'un câble, je crois qu'il y en a plusieurs - la majorité n'aime pas le système.

Q Maintenant, qu'est-ce qui vous fait dire qu'il y a crainte de la part de l'équipage?

R Ils nous le disent; le commandant nous le dit.

Q Le commandant vous fait rapport?

R Garanti.

Q Maintenant, est-ce qu'il existe de la coopération entre le premier officier ou l'officier qui est sur l'avant du navire et vous-même pour mettre les hommes sur le quai?

R On fait notre grand possible à chaque fois pour approcher le navire aussi près que possible et essayer à arrêter le navire, mais dans plusieurs occasions, quand le navire est assez près, ou qu'il est arrêté, on n'a plus de contrôle sur le navire.

Donc, par le temps qu'ils vont débarquer, ces hommes-là, et qu'il y en a un des deux qui va courir à l'arrière pour aller prendre les amarres à l'arrière, le navire - ça prend déjà assez de temps, toutes ces choses-là, et garder le navire sous contrôle, des fois qu'on est rendu à vingt-cinq ou trente pieds du mur d'approche.

Q Maintenant, je ne vous cache pas que lorsque nous avons fait la visite de la Voie Maritime

nous avons vu une opération qui a été faite sur des navires de lacs, et ça semblait se faire avec une certaine facilité. Evidemment, la température était belle. Maintenant, les difficultés que vous soulevez, est-ce que ça se présente à tous les jours?

R Pas régulièrement, mais ça arrive assez souvent. On sait que quand c'est une belle température, qu'il n'y a pas de vent, le temps est calme, il fait très beau, on peut mettre le navire à la place qu'on veut.

Et ça dépend de la sorte de navire qu'on a aussi; si on a un bateau à moteur, et qu'on veut faire plusieurs manoeuvres le long du mur pour essayer à tenir notre bateau là en attendant que les hommes viennent; mais si vous avez un bateau à turbine, ce n'est pas la même chanson, ça prend une secousse pour avoir l'engin.

Q Maintenant, vos problèmes, si je comprends bien, viennent surtout de la température qui vous empêche de manoeuvrer votre bateau aussi facilement que vous voudriez, et aussi du genre de navires que vous avez?

R Du genre de navires, c'est ça.

Q Est-ce que c'est plutôt le genre de navires que la température?

R Les deux ensemble.

Q Les deux ensemble?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Maintenant, les navires des Grands Lacs, est-ce que vous avez des difficultés?

R Les navires des Grands Lacs qui sont petits, ils sont plus habitués à ce genre de travail, ils étaient plus habitués que les gros bateaux, aujourd'hui, si vous prenez un bateau de 730 pieds, comme je vous ai expliqué tout à l'heure, si on vient au mur d'approche, la majorité du temps, il faut qu'ils débarquent les hommes à l'avant du navire, par le temps qu'on serait modéré, le gars court à l'arrière pour prendre le "heaving line" du navire, le capitaine va nous dire d'arrêter ou de modérer son navire, donc le remous d'eau que vous avez entre le quai et le navire, le navire va être à 25 ou 30 pieds au large; s'il y a un petit vent qui pousse le navire, vous allez avoir de la misère, et les "heaving lines", dans plusieurs occasions, ils sont obligés d'aller à l'avant du navire, envoyer un "heaving line", ils sont rendus au milieu du navire, le "heaving line" n'est plus assez long, le navire s'en va; des fois on est obligé de rallonger deux ou trois "heaving lines" avant d'attacher le navire.

Q Est-ce que ça se produit régulièrement?

R Assez régulièrement, sans dire qu'avec les gros navires d'aujourd'hui, la manoeuvre n'est pas la même qu'avec les petits navires.

Q Maintenant, quant aux timoniers, le but que vous cherchez à atteindre en ayant ces timoniers-là, quel est-il?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est comme j'ai expliqué tout à l'heure, premièrement, je crois que l'ouvrage du pilote serait facilité un peu, ce serait moins dur sur les navires, en plusieurs occasions, et qu'il y aurait moins de dommages aux navires.

Q Maintenant, est-ce que vous insistez pour que ce soit un de vos timoniers, ou s'il y a une façon quelconque de vous assurer les services d'un timonier compétent, est-ce que vous accepteriez ça?

R En autant que ce serait un timonier compétent, qui est capable de tenir le navire quand on lui dit "steady", qu'il serait capable de tenir "steady".

Ce qui arrive aujourd'hui, la majorité des bateaux, et je ne parle pas seulement dans les écluses, quand on va dans la rivière, on dit: "steady" et il ne faut pas se revirer la tête longtemps que le gars est rendu là. On a beaucoup de misère à avoir un homme de roue pour tenir le bateau.

Q Ca revient à dire que les timoniers que vous avez aujourd'hui ne sont pas compétents?

R C'est ça, parce qu'aussitôt que ces navires-là entrent sur les Grands Lacs, les hommes de roue ne sont plus à la roue, l'officier, le capitaine ou l'officier nous demandent s'ils peuvent le mettre sur le "automatic steering". Sur la mer, c'est la même chose. Donc, ils n'ont pas une grosse pratique des chenaux étroits.

Q Là, on recule. Maintenant, lorsque



vous étiez maître et pilote, est-ce que vous preniez la roue pour faire le pilotage?

R Pas pour faire le pilotage, pour faire les écluses.

Q Pour faire les écluses?

R Oui.

Q Vous preniez la roue?

R Oui.

Q Pourquoi ça?

R Parce qu'on figurait que pour faire les écluses, c'était plus..... l'officier ou le capitaine avait plus de chance, et on était à la portée de tout, et si on avait besoin de l'engin ou quoi que ce soit, c'était la pratique, dans ce temps-là; à part le capitaine, c'est le premier officier. Il n'y en avait pas beaucoup qui touchait à la roue pour faire les écluses.

Q Est-ce que c'était parce que vos timoniers n'étaient pas compétents?

R Il était compétent, mais on en avait besoin sur le "deck", parce qu'aussitôt qu'on entrait sur l'écluse, il fallait que le timonier descende en bas.

Q Il n'était pas disponible?

R Il n'était pas disponible.

Q Ce n'était pas parce qu'il n'était pas compétent?

R Non, parce que dans la rivière, les timoniers étaient très compétents.

Q Quelle est réellement l'objection à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

devenir employé civil? Est-ce que ce n'est pas tout simplement parce que les pilotes ne veulent tout simplement pas devenir employés civils peu importe ce que le gouvernement offrirait?

R Je ne crois pas, mais c'est parce que les pilotes veulent être libres.

Q Ils veulent être libres. Alors, peu importe ce que le gouvernement offre...

R C'est ça.

Q ... ça ne serait pas accepté?

R Je ne crois pas.

Q Vous avez dit que vous étiez payé à tant par jour, il y a quelque temps?

R La rémunération, à la fin du mois, je crois que le surintendant local figurait les jours du mois que le pilote avait été présent sur l'ouvrage, et il prenait ce nombre d'argent-là et il divisait ça, il faisait un "avereage" de tant d'argent par jour, diviser par 30 jours dans le mois, il prenait tout l'argent qui était rentré dans le "pool" et il divisait ça sur une base de tant de jours, qui représentait tant par jour.

Si le pilote avait été 25 jours en service, il était payé pour 25 jours à tant par jour, et s'il avait été constamment en service, il était payé pour les 30 jours.

Q Alors, il était payé du moment qu'il était disponible?

R C'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Mais la charge faite au navire, est-ce qu'elle était à tant par jour ou tant du voyage?
R Non, à tant du voyage.
Q A tant du voyage?
R Oui.
Q Est-ce que les pilotes américains, dans votre district, est-ce qu'ils sont bilingues?
R Je crois qu'il y en a deux qui sont bilingues, et il y en a peut-être deux ou trois autres qui comprennent le français; ils ne le parlent peut-être pas, mais ils le comprennent.
Q Les pilotes canadiens sont-ils tous bilingues?
R Oui, bilingues jusqu'à un certain point.
Q Les capitaines de navires de lacs, j'imagine que vous devez en connaître plusieurs après toutes vos années d'expérience sur les lacs...
R J'en connais quelques uns.
Q Est-ce qu'ils sont tous bilingues?
R Je crois que oui, tous les capitaines que j'ai passé avec se tiraient très bien d'affaires en anglais.
Q Pardon?
R Ils se tiraient très bien d'affaires en anglais.
Q Mais est-ce que les capitaines dont la langue maternelle est l'anglais parlaient français?
R Là, je ne crois pas.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je n'ai pas dit: Est-ce que les canadiens français sont bilingues? - j'ai dit: Est-ce que les canadiens sont bilingues?

R Non, je crois que les pilotes de langue anglaise, je ne crois pas qu'il y en a beaucoup qui parlent français. Ils le comprennent peut-être, mais ils ne le parlent pas.

On a un pilote dans notre district qui parle français, un pilote canadien.

Q Vous avez fait deux déclarations qui m'ont étonné: Vous avez dit que lorsque le navire se trouvait attaché au mur d'approche, ça sauvait du temps. Est-ce que vous avez bien dit ça?

R Certainement.

Q Vous avez aussi dit que lorsque le navire n'a pas à attacher au mur d'approche, c'est plus vite?

R Là, je ne comprends pas. Je peux l'avoir dit...

Q La deuxième déclaration, vous l'avez faite alors que vous parliez du second pilote, l'hiver?

R .....

Q Alors, recommençez si vous voulez, mais qu'est-ce que c'est? Est-ce que c'est plus rapide lorsque vous attachez au mur d'approche?

R Nous trouvons que c'est plus rapide lorsqu'on peut attacher au mur d'approche, aussitôt que

l'autre navire qui vient est sorti de l'écluse, nous pouvons entrer immédiatement; tandis que si on est à deux milles ou un mille, on va essayer à modérer le navire pour ne pas avoir la peine d'attendre; donc, tout le temps qu'on prend, partir de là à aller au mur de l'écluse, il peut s'écouler 20 minutes, une demi-heure; tandis que si on est attaché au mur d'approche, on peut entrer immédiatement.

Q Au point de vue rapidité, il est préférable que le navire soit attaché au mur d'approche?

R C'est toujours l'ordre du dispatcher, quand on se rapporte à un point, il nous dit tout le temps, toujours: "Venez-vous attacher pour être prêt à entrer dans l'écluse dès que l'autre navire sortira."

A plusieurs occasions, le commandant nous demande, autant que possible s'il y aurait moyen d'exempter de s'attacher, pour ne pas être obligé de débarquer des hommes. c'est assez difficile, mais la majorité du temps, on est obligé d'attendre, parce que quand on est rendu au mur, s'ils sont après remplir l'écluse, il faut se tenir au mur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
En toute justice pour le témoin, il y a peut-être lieu de lui demander d'expliciter ce qu'il a voulu dire, c'est en rapport avec les deux pilotes, après le premier décembre.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Le procureur de la Commission déclare vous avoir entendu dire que s'il y avait deux pilotes, après le premier (1er) décembre, vous pourriez vous remplaçer à la timonerie, et que ça pourrait faciliter ou activer l'entrée dans l'écluse, ou que ça irait plus vite comme ça. Est-ce que vous faites une distinction à ce moment-là en rapport avec la densité de circulation après le premier (1er) décembre?

R C'est ça, je l'ai justement expliqué, l'autre manière. L'autre manière, quand vous aurez deux pilotes, à la fin de l'année, la majorité du temps, il n'y a pas de trafic, donc les écluses sont à peu près toutes prêtes. Donc, vous n'avez pas besoin d'aller vous attacher au mur, si l'écluse est prête, avec certains navires, et l'homme de roue nécessaire, compétent, on a une chance d'aller tout droit dans l'écluse, parce que si le bateau a 70 pieds de large, et l'écluse en a 80, on ne prend pas de chance avec n'importe qui à la roue pour aller direct dans le "lock"; on fait le mur d'approche, et en s'en allant jusque dans l'écluse, on s'en va le long du mur, on débarque un homme, et on le fait suivre, ça prend plus de temps que d'arriver direct dans l'écluse; tandis que avoir un homme qualifié pour conduire le navire dans l'écluse, on va aller direct dans l'écluse. C'est la différence que je voulais faire entre les deux.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Maintenant, la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent - c'est dans le mémoire de la Fédération - vous avez des recommandations suivantes, recommandation numéro 1, lignards, que la Voie Maritime du St-Laurent fournisse des lignards au mur d'approche - votre Corporation a fait la recommandation suivante: Que la Voie Maritime fournisse des lignards au mur d'approche. La recommandation numéro 2 des pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime est semblable à votre recommandation numéro 2 concernant les timoniers.

Est-ce qu'il y a eu consultation préalable entre les deux Corporations pour la préparation de ces deux recommandations-là?

R Je ne crois pas, parce que quand on a fait nos recommandations, on était complètement séparé, nos corporations sont complètement séparées, et pour ma part, quand ces recommandations-là ont été faites, j'étais président, et j'ai pas consulté personne.

Je crois que les personnes qui font à peu près le même ouvrage dans les deux districts ont des écluses à traverser et des chenaux étroits, et on avait l'expérience aussi, quand les personnes avaient les lignards dans le district de Cornwall, aussi, j'en ai fait des voyages en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et je me suis aperçu de la différence entre les deux, et deux pilotes après le premier (1er) décembre, je crois que quand il y a un homme qui est à la roue et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il est capable de gouverner le navire, c'est toute une expérience pour les pilotes, et c'est ça qui nous a amenés à demander.....

Q Est-ce qu'il a été question de ça entre les deux corporations ou les deux groupes de pilotes? Est-ce que c'est quelque chose qui a été fait en coopération?

R Non, je crois qu'il y a eu probablement des discussions entre les pilotes, parce que depuis l'ouverture de la voie maritime, la discussion est venue souvent, un pilote disait: Si j'avais un bon homme de roue, ça ne serait pas arrivé; il y avait des petits dommages, en entrant dans l'hôtel, et là, il figurait que c'était la faute de l'homme de roue.

Donc, ç'a été discuté assez souvent par les pilotes quand ils débarquaient du navire, qu'ils auraient pu s'échouer deux ou trois fois à cause de l'homme de roue.

Q Alors, c'étaient des choses qui étaient connues avant qu'on décide de soumettre ça à la Commission d'Enquête?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez déjà pensé faire des représentations à qui que ce soit concernant ces deux items-là: lignards et timoniers?

R Oui, je crois, pendant la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa, on avait fait des représentations aussi.

Q Est-ce que vous pourriez fouiller dans vos archives et essayer de retraçer ça, si ça existe?

R On peut essayer, oui.

Q L'an dernier, est-ce que vous avez fait des voyages en décembre?

R Dans notre district, moi je n'en ai pas fait personnellement, mais je crois qu'il s'en est fait quelques-uns, oui.

Cette année, il s'en est fait plusieurs.

Q Cette année, il s'en est fait plusieurs. Est-ce qu'un voyage en décembre est nécessairement plus long qu'un voyage fait avant décembre, ou durant l'été?

R Je crois qu'à plusieurs occasions, il est plus long, à cause de la mauvaise température à ce temps de l'année, comme la neige, le vent, la brume, des choses que vous ne rencontrez pas en été.

Q Est-ce que les aides à la navigation sont enlevées, en décembre?

R Non, elles ne sont pas enlevées, mais à cause de la glace, à plusieurs endroits, et surtout aux points principaux où il faut changer de course, les bouées sont glacées à un certain point que c'est assez difficile de différencer la bouée.

Q Maintenant, vous avez une recommandation numéro 8 quant aux petits bateaux; qu'est-ce que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vous entendez par "un petit bateau"?

R Les petits bateaux en-dessous de 250 tonnes net, tels que les petits "schooners", les petites "pins" qui remontent la voie maritime.

Q Les goélettes qu'on voit sur le fleuve?

R Les goélettes, c'est ça.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieurle Commissaire Smith).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Une question: Vous connaissez le navire Silver Island?

R Oui.

Q Vous l'avez vu?

R Oui.

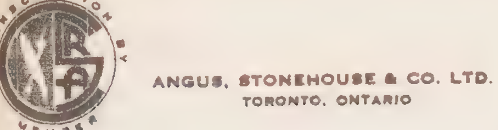
Q Est-ce que vous l'avez vu manoeuvrer dans les "locks", les écluses?

R Non.

Q Vous ne l'avez jamais vu entrer dans une écluse?

R Je l'ai vu entrer dans la rivière à plusieurs occasions; je ne l'ai jamais vu faire d'écluse.

Q Maintenant, si vous aviez à manoeuvrer ce navire-là - est-ce que vous êtes déjà aller à bord?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il est arrivé un accident au Silver Island?
R Oui.
Q Quand ça?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce qu'il est arrivé un accident au Manchester Merchant?
R J'ai vu ça sur les journaux.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q L'accident au Silver Island, quand est-ce que c'est arrivé? Je vous ai posé une question, et vous n'avez pas répondu. Quand est-ce que c'est arrivé?
R C'est arrivé au cours de l'été; je ne peux pas me rappeler au juste, je crois que c'est au mois de juillet ou août; je ne pourrais pas dire au juste.
Q Est-ce qu'il y avait un autre navire d'impliqué?
R Oui, il y avait un bateau, le Prince Alexander.
Q Est-ce que vous étiez impliqué dans

cet accident? Est-ce que vous étiez à bord du Prince Alexander?

R Non.

Q Est-ce qu'il y a une enquête qui est en cours là-dessus?

R Oui.

Q Je demanderais, Votre Seigneurie, que le dossier de cette enquête soit mis à la disposition de la Commission lorsqu'elle siègera à Ottawa.

LE PRESIDENT:

Evidemment, où il y a eu des accidents comme ça, et où l'investigation n'est pas terminée, je crois qu'on ne devrait pas immédiatement décider si oui ou non tout le dossier devrait être versé devant nous.

Je crois que lorsque nous serons à Ottawa, lors des séances à Ottawa, vous pourrez décider s'il serait de l'intérêt de la Commission que nous soyons mis au courant de ces incidents, et si oui, à ce moment-là, il sera toujours temps de les verser au dossier.

Q J'aurais une question à poser relativement à la rémunération: Vous avez dit, capitaine Bissonnette, tout à l'heure, qu'au début, les pilotes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





étaient payés à tant par jour, et que ceci a été changé par la suite pour être payés à tant par voyage. Maintenant, ceci, c'étaient des périodes de deux ou trois jours. Est-ce que la même chose existait aussi pour les pilotes américains? Ils étaient payés eux aussi à tant par jour?

R C'est exact, les deux groupes.

Q Et quand ç'a été changé, ç'a été changé pour les deux en même temps?

R Pour les deux groupes; c'est exact.

Q En d'autres termes, depuis l'opération conjointe, américaine et canadienne, la rémunération est sur la même base pour les deux?

R C'est exact.

Q Si vous deveniez employés civils, en prenant l'hypothèse, est-ce qu'automatiquement il faudrait que les américains deviennent aussi employés civils, pour que ça marche bien?

R Je crois que oui, parce qu'on a un exemple dans le district numéro 2, que les pilotes canadiens sont employés civils et que les pilotes américains sont payés au voyage, et je crois qu'il y a eu beaucoup de critiques à ce point-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous dites "critiques". De la part de qui? Des canadiens ou des américains?

R Des canadiens et des américains.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Le règlement à propos du bateau-pilote, à la fin de mil neuf cent soixante et un (1961), est-ce que l'autorité de pilotage a eu quoi que ce soit à voir dans ce règlement, subséquemment à la lettre que monsieur Booth vous avait envoyé, dans laquelle il déclarait qu'il ne pouvait plus rien faire à cet égard?

R Est-ce que vous avez dit: mil neuf cent soixante et un (1961)?

Q Mil neuf cent soixante-deux (1962), à la fin de mil neuf cent soixante-deux (1962), je m'excuse.

R Voulez-vous répéter votre question, parce que j'essayais à me rappeler pour mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Est-ce que l'autorité de pilotage a eu quoi que ce soit à voir avec le règlement avec les pilotes américains, concernant le bateau-pilote?

R Aucunement. Quand on s'est aperçu que le gouvernement n'était pas capable de rien faire, dans les circonstances, on a essayé de régler le problème au meilleur de notre connaissance, et ce contrat dont j'ai parlé hier s'appliquait pour une saison seulement; le contrat est re-négociable après un an.

LE PRESIDENT:

Q Re-négociable par qui?

R Par les deux groupes: Les pilotes

canadiens et américains.

Q Alors, vous avez déjà un contrat entre vous, c'est-à-dire le règlement que vous avez mentionné où on vous a remis $10,750.00. ça c'est le contrat?

R C'est le contrat qui couvre l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), avec l'entente pour mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Et là, vous allez passer un nouveau contrat cet hiver, pour mil neuf cent soixante-quatre (1964)?

R C'est ça, quitte à renouveler le contrat ou re-négocier le contrat.

Q Ce contrat-là ne se fait pas par l'entremise de l'autorité de pilotage?

R Non, ils ne veulent pas s'en mêler du tout.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vos relations avec les pilotes américains, cette année, comment les qualifieriez-vous?

R Très bonnes, à comparer avec les années précédentes.

Q Et à votre avis, est-ce que vous seriez en mesure, comme groupe, de vous charger de l'administration du pilotage, d'une façon analogue à celle dont les américains se chargent de leur administration, à l'heure actuelle?

R Je crois que oui, parce qu'à plusieurs rencontres qu'on a eues avec les américains, on a vu pas mal la manière que les américains s'administrent, et je crois qu'ils sont venus à la conclusion que les dépenses pourraient être réduites de beaucoup si on pouvait s'administrer nous autres mêmes; mais parce qu'on n'a rien à dire, et que c'est le département qui décide des dépenses dans notre district, qu'on a seulement à payer, les américains ne veulent pas entreprendre aucune négociation avec les pilotes canadiens.

Q Maintenant, on vous a interrogé quant à vos fonctions actuelles, par rapport à vos fonctions lorsque vous étiez maître et pilote à bord d'un navire, et on a laissé entendre qu'en définitive - on a déclaré que le nombre de voyages que vous accomplissiez en réalité se trouvait à être la moitié du nom bre de voyages que vous accomplissiez lorsque vous étiez maître des pilotes, étant donné que la distance était réduite de moitié.

R Oui, mais je voudrais ajouter ici que dans ce temps-là, le pilotage était fait par le premier officier et le capitaine; donc, on se séparait l'ouvrage à deux, et on travaillait de six en six...

Q Vous voulez dire: de six heures en six heures?

R De six heures en six heures, ou quand on se sépare les bouts de rivière, donc, comme exemple, il y en a un qui ferait le lac St-François et l'autre

ferait le lac St-Louis, et ensuite un ferait les courants, la majorité du temps, dans ce temps-là, les courants qui comportaient la partie de Dickenson landing, de Cardinal en descendant, normalement, la majorité des capitaines voulait avoir le premier officier avec lui parce que c'était une place qui était assez dangereuse, il y avait beaucoup de courant, et pour l'autre partie, à l'ouest de Cardinal à Kingston, c'était arrangé pour travailler chacun notre tour, chacun la moitié pour cette partie-là.

Q Maintenant, tout à l'heure, je vous ai questionné en rapport avec les pilotes non licenciés exerçant leurs fonctions dans la circonscription. Je pense que vous avez mentionné en fait qu'il y avait deux catégories de pilotes licenciés?

R Oui. Là-dessus, je voulais dire qu'il y avait - il reste deux pilotes à contrat dans la circonscription de Montréa 1 à Kingston, et que ces deux pilotes, aussitôt qu'ils seraient démis de leurs fonctions ou qu'ils aient résigné de leurs fonctions, il n'y aura pas d'autre licence d'échue pour des pilotes spéciaux. Donc, c'est les deux systêmes de pilotes que je voulais référer.

Q Et pour l'avenir, comment est-ce que vous envisagez l'opération du pilotage dans votre circonscription?

R Je crois que tous les pilotes devraient être licenciés par le gouvernement, et de la même manière que le dernier système de pilotes qui ont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

été admis au pilotage.

Q On a parlé du fait qu'il y avait eu quelques centaines de brevets de pilotes d'émis dans les années mil neuf cent trente-quatre (1934) et suivantes. Avez-vous déjà été au courant qu'un cuisinier, à bord d'un navire, était détenteur d'un tel brevet?

R C'est des ouï-dire; j'en ai entendu parler, mais je ne pourrais pas le certifier.

LE PRESIDENT:

C'est un pilote qui avait plusieurs talents.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, vous avez été - vous êtes devenu pilote d'une certaine façon, ainsi que vos confrères. Quelles sont vos objections à ce qu'on continue à former les nouveaux pilotes de la même façon que vous avez été formé vous-même?

R Bien, je crois qu'il y a une très grosse différence entre ce temps-là et aujourd'hui.

Dans ce temps-là, la majorité du temps, le premier officier, qu'on pourrait dire, faisait la manoeuvre assez régulièrement à travers toutes les écluses, tandis qu'aujourd'hui, il y a seulement sept écluses. Dans le temps, il avait 21 écluses à traverser, et c'est sûr que le capitaine, il fallait quelqu'un pour lui aider.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Aujourd'hui, il y a seulement sept écluses à traverser, et je ne crois pas qu'il y ait de capitaines qui laissent manoeuvrer les officiers, aujourd'hui, surtout ces gros bateaux de lacs là, je ne crois pas qu'il y ait de commandants qui laissent les officiers manoeuvrer aux écluses, vu le petit nombre d'écluses.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Est-ce que ces capitaines laissent les pilotes manoeuvrer dans les écluses?

R OUi, sur les bateaux qu'on a dans notre district, oui, à plusieurs occasions.

Q Pas toujours?

R Peut-être pas toujours, mais à plusieurs occasions, le capitaine nous demande de faire l'écluse, de faire la manoeuvre.

Q C'est plutôt l'exception?

R Oui, c'est peut-être une exception, mais j'en ai fait plusieurs bateaux de lacs que le capitaine m'a demandé de faire spécialement l'écluse Iroquois, parce qu'il y avait du courant.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR
EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire

Le onzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

RAYMOND BISSONNETTE - DEJA ENTENDU.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Bissonnette, en rapport avec l'entrevue que vous avez eue, vous et vos collègues pilotes, avec le ministre le vingt-huit (28) février mil neuf cent soixante et un (1961), concernant une offre d'entrer dans le service civil, voulez-vous nous dire si c'était la première fois qu'on vous faisait cette offre-là, à cette assemblée-là?

R Je crois que oui.

Q On ne vous avait pas contacté auparavant pour vous donner le détail de l'offre?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je ne crois pas, pas les pilotes individuellement. Peut-être qu'il y avait une offre qui avait été faite de la Corporation du temps; je ne suis pas au courant.

Q Vous n'étiez pas officier de la Corporation à ce moment-là?

R Oui, je crois que j'étais dans le sous-comité de la Corporation St-Laurent - Kingston - Ottawa, qui représentait le district de Kingston; je n'ai pas entendu parler d'aucune correspondance qui avait lieu à cet effet, dans ce temps-là.

Q Et en autant que vous soyez concerné, lorsque vous vous êtes présenté à la réunion, c'était la première fois que vous entendiez parler de cette offre-là? Est-ce que c'est exact?

R Pour notre district, oui.

Q Oui, pour votre district, évidemment?

R Oui.

Q Le document qui est annexé à la pièce 849, qui s'intitule "statement of the minister for use at proposed meeting with Kingston pilots February 28th" ...

R Ce document-là nous a été remis le matin qu'on est arrivé à Ottawa, avant le "meeting", avant l'assemblée.

Q Immédiatement avant l'assemblée?

R Immédiatement avant l'assemblée, on nous a remis une copie de ça, oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Du côté des pilotes américains, l'autorité de pilotage, c'est leur organisation, n'est-ce pas, leur Corporation?

R C'est exact.

Q Tandis que de votre côté, évidemment, c'est le ministre?

R C'est exact.

Q Et lorsque vous avez fait un compromis ou un nouveau contrat relativement au bateau-pilote, ça n'a pas été les deux "pilotage authorities" qui ont transigé ensemble?

R Non.

Q C'était le groupement, la Corporation des Pilotes, avec le "pilotage authority" de l'autre côté?

R C'est exact, et je crois qu'il faudrait ajouter ici que toutes les discussions qui avaient eu lieu durant cette année étaient entre l'Association des Pilotes américains et la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, mais pour venir à une entente, les deux personnes qui avaient été désignées par l'Association américaine ne faisaient pas partie du comité d'administration de cette association; c'est deux pilotes en dehors du comité qui avaient été désignés pour essayer à en venir à une entente avec nous autres.

Q Vous avez dit ce matin que votre groupement canadien s'entendait très bien avec le membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de l'autre groupement. Est-ce que ç'a toujours été la situation?

R Non.

Q Qu'est-ce qui fait que ça va bien maintenant et que ça n'allait pas bien auparavant?

R Je crois que c'est une histoire qui serait assez longue à décrire, mais pour être bref, c'est que quand le district - les américains ont commencé à piloter dans le district de Kingston, je crois que l'autorité américaine avait désigné cinq personnes pour établir un système de pilotage dans ce district-là, et je crois que vu que ces cinq-là avaient été désignés par l'autorité américaine, ils figuraient que c'était eux autres qui étaient pour "runner" le district, et à plusieurs occasions ils amenaient des points qui étaient à peu près impossibles pour le district, ils ne voulaient pas travailler en groupe dans le district.

Depuis ce temps-là, les membres du conseil d'administration de leur association ont changé, et je crois qu'aujourd'hui les personnes avec lesquelles ont peut discuter ou se rencontrer sont beaucoup plus ..... ont beaucoup plus de responsabilité, je crois qu'ils veulent travailler en groupe avec les pilotes canadiens, ils veulent essayer à faire un groupement uniforme.

Q En d'autres termes, c'est simplement parce que le personnel a changé?

R C'est exact.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que ça veut dire que si le personnel changeait encore, que ça ne retombera pas dans l'autre situation que vous aviez auparavant?

R Ca se pourrait fort bien, s'il y avait du changement dans le conseil d'administration, et si un de ces pilotes revient sur le conseil d'administration, il pourrait y avoir du changement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bissonnette, les négociations que vous avez eues avec les représentants des pilotes américainx en vue de régler l'affaire du bateau-pilote, est-ce qu'il y a eu, en rapport avec ces négociations-là, est-ce qu'il y a eu des démarches auprès de l'autorité de pilotage canadienne antérieurement à ces négociations directes?

R Oui.

Q Et est-ce que ces négociations ou cette intervention de l'autorité de pilotage canadienne avaient été fructueuses?

R Fructueuses jusqu'à un certain point.

LE PRESIDENT:
Excusez-moi, c'est l'intervention des pilotes canadiens auprès de leur autorité de pilotage, parce que ce n'est pas en preuve qu'il y a eu, de la part de l'autorité de pilotage canadienne, des démarches.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai déposé une lettre de monsieur Booth, en date du six (6) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962), qui donne effectivement la substance des démarches que l'autorité de pilotage a pu accomplir, si vous voulez en prendre connaissance, cette lettre fait partie de la lettre 851.

LE PRESIDENT:
Dans le dernier paragraphe, monsieur Booth ditqu'il a supporté la position des pilotes canadiens dans ses discussions avec les pilotes américains, mais qu'il n'y a eu rien de changé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et selon lui, il ne pouvait plus faire quoi que ce soit de plus à ce sujet.

LE PRESIDENT:
Vu les termes de l'arrangement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et c'est à ce moment-là que les pilotes canadiens ont décidé d'eux-mêmes de conduire les négociations


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

directes, en vue d'en venir à une entente.

Q Vous avez mentionné le fait qu'il y avait eu des idfficultés au début et vous disiez qu'il pourrait y avoir de nouvelles difficultés qui pourraient survenir à l'avenir. Est-ce que par ailleurs vous êtes en mesure de préciser si ces difficultés seraient dues en partie au fait que les pilotes de ce groupement ont été saisis, on pourrait dire, subitement ramassés, subitement mis en groupe par l'autorité américaine, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Je crois que j'ai expliqué ça ce matin, qu'il y avait un groupe de cinq pilotes qui avait été forcé ni plus ni moins d'établir un système le plus vite possible.

Vu que ces gens-là avaient été nommés par l'administration américaine, ils se croyaient donc les maîtres, ils croyaient que c'était eux autres qui étaient pour "runner" toute la "business", qu'il y avait rien qu'eux autres qui avaient leur mot à dire là-dedans.

Q Maintenant, ces pilotes qui ont été nommés à l'époque, est-ce qu'ils constituaient un groupe assez homogène, ou si leur origine maritime était différente?

R En fait de groupe?

Q Oui, enfin les pilotes américains qui ont été nommés en mil neuf cent soixante et un (1961),


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est-ce que c'étaient des marins qui venaient d'une région particulière, ou qui étaient habitués à travailler ensemble antérieurement, ou si on a procédé à un recrutement extrêmement épars?

R Je crois que ce sont des gens qui venaient de partout: du canal de Panama, New York; je crois qu'il y en avait deux parmi le groupe qui avait déjà fait de la navigation sur les Grands-Lacs comme "sailing masters"; c'étaient des gars qui venaient d'un peu partout pour former un district.

LE PRESIDENT:

Q Tandis que les pilotes canadiens étaient des pilotes qui faisaient ce service-là depuis plusieurs années auparavant?

R C'est exact.

Q Alors, ils ont été chargés d'organiser le district. Qu'est-ce qui est arrivé des règlements pour dispatching ou autrement, qui existaient auparavant? Qu'est-ce qui est arrivé quand l'opération conjointe a commencé?

R Bien, quand l'opération conjointe a commencé, nous avons suggéré de continuer avec le même système de règlements de dispatching et de règlement du district, et je crois que la majorité était en faveur, mais comme dans ce temps-là c'était la minorité qui gouvernait, ils n'avaient pas l'air à vouloir accepter ces règlements, quoique..... on est venu à bout de leur faire comprendre que ces règlements avaient


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

été faits avec expérience passée, et que c'était un très bon système qui marchait très bien dans tous les autres districts, et que notre système était pas mal identique aux autres districts.

Donc, peu à peu, ils sont venus à comprendre que c'était un système qui allait très bien, et ils sont venus finalement à accepter notre système.

Q Est-ce qu'un autre système a été en vigueur pendant un certain temps?

R Oui, à plusieurs occasions, ils ont essayé à changer quelques règlements ou les interpréter à leur manière.

Q Maintenant, vous dites que vous avez suggéré. De quelle façon avez-vous suggéré? Est-ce que vous aviez des réunions conjointes de tous les pilotes des deux districts?

R Pas tous les pilotes, mais les deux conseils d'administration de chaque corporation ou association se rencontraient assez régulièrement, et on leur avait suggéré d'accepter les règlements de dispatching pour leur district tout en leur faisant comprendre que deux système de dispatching à chaque bout du district ne marcheraient pas, on devrait avoir un système uniforme pour les deux bouts du district.

Q Avez-vous encore ces réunions conjointes des représentants des deux groupements de pilotage américain et canadien?

R Oui, cette année, ç'a été une très bonne anée, on a eu plusieurs rencontres avec le conseil


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

américain actuel, et il y a même plusieurs ententes importantes pour le bénéfice de tout le monde, et tout le monde est satisfait.

Q Est-ce que l'autorité de pilotage canadienne assiste à ces réunions?

R De temps à autre, nous invitons le surintendant local à assister à ces réunions pour qu'il soit certain que les deux groupes sont consentant de changer tel ou tel règlement ou telle ou telle chose.

Q Mais la discussion ne fait pas entre autorité de pilotage et autorité de pilotage, mais entre deux groupements seulement?

R C'est exact.

Me JEAN BRISSET, c.r ,
pour la Shipping Federation of Canada:

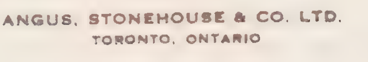
Q Monsieur Bissonnette, pouvez-vous me donner le nom des cinq pilotes américains dont vous venez de parler comme venant d'un peu partout?

R Leurs initiales, j'aurais peut-être un peu de misère, mais leurs noms de famille ily a: Fracaro, Kozak, Emileburger, Hatch, Henderson.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bissonnette, que ces cinq pilotes avaient déjà plusieurs années d'expérience comme pilote non seulement sur les Grands Lacs, mais dans quelques cas aussi au Canal Panama ou ailleurs?

R Je crois que dans ceux que j'ai mentionnés, il y en a un en particulier qui était apprenti-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

pilote dans le canal Panama, mais entre autre, il y avait un pilote dans le district qui était pilote dans le canal Panama, mais ce n'est pas un de ces cinq-là.

Ensuite, pour leur expérience, je ne pourrais pas vous éclairer. Je sais qu'ils ont fait douze voyages dans le district, pour s'habituer au district. C'est tout ce que je peux dire de leur expérience.

Q En fait, vous n'êtes pas au courant de leur expérience antécédente sur les eaux du bassin des Grands-Lacs?

R Non.

(Remarque de monsieur le Commissaire Renwick).

LE PRESIDENT:
J'espère que nous aurons, à quelques stades de cette enquête, quelques précisions sur l'organisation américaine, mais si je comprends bien, actuellement, l'organisation américaine pour ce district-ci, c'est qu'un groupe de pilotes a une franchise pour l'administration du pilotage dans son district, alors que leur contre-partie du côté canadien, c'est toujours l'autorité de pilotage qui est le ministre du Transport.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, il ne parle pas sur un pied d'égalité; une, ce serait une entreprise privée, tandis que l'autre c'est une entreprise publique, jusqu'à un certain point, avec certaines nuances.

ME JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Il faut quand même dire que l'association américaine est quand même sous le contrôle et la directive de l'administrateur du pilotage sur les Grands Lacs à Washington.

LE TEMOIN:

R Oui, parce que je crois qu'à chaque fois qu'ils prennent une décision, je crois qu'il y a un téléphone qui se fait à Washington pour être certain que l'autorité accepte le changement, soit dans le dispatching ou quelque chose comme ça.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Et dans bien des cas, s'il y a changement à faire dans les règlements, tel que les règlements le pourvoient, il doit y avoir audition publique, et suivant les règlements qui régissent le pilotage du côté américain, lorsqu'il y a changement à apporter à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ces règlements, dans bien des cas, tel que le prévoit la loi, il doit y avoir audition publique à laquelle peuvent assister tous les intéressés pour faire leurs propres représentations, chose qui n'existe pas du côté canadien?

R Oui, c'est exact.

LE PRESIDENT:

J'espère que nous aurons quelques preuves de ce qui se passe là-bas, parce que nous aimerions comparer les deux systèmes, puisque nous serons obligés de faire rapport sur la preuve que nous aurons devant nous, nous aimerions bien avoir une preuve des deux côtés de la médaille ou des deux systèmes qui sont employés.

Alors, nous espérons que les autorités américaines pourront envoyer quelqu'un, mais ceci, c'est à eux de décider; ou bien peut-être que les parties ici devant nous peuvent en en faire une preuve.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Le Commission recevra sous peu toute la documentation officielle américaine sur l'organisation du pilotage sur les Grands-Lacs, comme par exemple "Great Lakes Pilotage regulations rules and orders" , avec les amendements et les textes de loi.

Je sais que nous avons la majeure partie de ces documents-là, il n'en manque qu'un. Aussitôt qu'il sera reçu, ce sera distribué à la Commission.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

# ROYAL COMMISSION

ON

# PILOTAGE

## HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 92

DATE:

TEXTE FRANCAIS.

12 décembre 1963.


OFFICIAL REPORTERS
*ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.*
*BOARD OF TRADE BLDG.*
*11 ADELAIDE ST. W.*
*TORONTO*

364-5865 364-7383

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada·

Me C. MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent

---

VOLUME 92 -Page A-174 à A-336

---

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 12 DECEMBRE 1963.

---




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

# I N D E X

SEANCE DU 12 DECEMBRE 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin.

RAYMOND BISSONNETTE - RE-ENTENDU.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bissonnette, le capitaine Davis a expliqué devant cette Commission le site où se trouvait - où se faisait l'embarquement et le débarquement dans le port de Kingston. Est-ce que l'endroit qui est indiqué sur la pièce 464, ainsi que sur la pièce précédente - pourriez-vous tourner la feuille - pourriez-vous dire à la Commission si l'embarquement et le débarquement se fait encore au même endroit, dans votre circonscription?

R Je crois que non. Ca peut arriver à certaines occasions, quand un navire de lac passe du côté de Kingston, en montant; la majorité du temps,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

il laissera le pilote ici, à l'ancienne station où les pilotes embarquaient et débarquaient avant l'ouverture de la voie maritime.

Q Qui est indiqué par un cercle rouge sur la pièce 464?

R C'est ça, juste en face du port de Kingston.

Maintenant, l'embarcation se fait "abeam" de Snake Island, ici, ou un peu à l'est de Snake Island, à la bouée 63 T.

Q Pourriez-vous mettre un cercle bleu à l'endroit où l'embarquement se fait habituellement, maintenant?

R .....

Q Et voudriez-vous faire la même indication sur la pièce subséquente, je crois, si vous voulez tourner la carte...... sur la pièce 465?

R .....

Q Et voudriez-vous indiquer par un cercle bleu avec la lettre C au centre du cercle?

R .....

Q Est-ce que l'embarquement se fait tant pour les navires qui remontent le fleuve que ceux qui descendent?

R La majorité des bateaux d'eau salée qui remontent le fleuve ont le droit de passer de ce côté de Kingston, seulement quand ils sont en route pour un des ports de Kingston; donc, automatiquement, le pilote débarque au quai.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Mais quand le bateau est en descendant pour un de ces ports, le pilote vient embarquer sur le navire ici, à Snake Island, ou même à l'est de Snake Island.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque vous embarquez sur un navire à Kingston pour descendre le fleuve, est-ce que vous empruntez Wolfe Island passage?
R Oui.
Q Si le tirant d'eau le permet?
R Si le tirant d'eau est approprié.
Q Si le tirant d'eau ne le permet pas, vous faites le tour et vous descendez par Alexandria Point et Cap Vincent?
R Et Cap Vincent; la majorité des navires qui prendraient de la marchandise générale à Kingston, le tirant d'eau sera à peu près de 20 ou 21 pieds; donc, automatiquement, le chenal du nord sera usé par le navire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Quand l'embarquement ou le débarquement se fait à la bouée 63 près de Snake Island, comment le pilote se rend-t-il à cet endroit, s'il part, disons, soit de Kingston, soit du côté américain, de Cap Vincent?
R Eh bien, voici: La majorité du

temps, le pilote prendra le bateau-pilote de Kingston. Vu que l'association de pilotes de Cap Vincent est responsable du bateau-pilote, ils ont donné, du côté de Kingston, comme sous contrat à monsieur Dogan, qui s'occupe d'embarquer et de débarquer les pilotes.

Q Alors, le pilote se rendra à Kingston ou il viendra de Kingston s'il embarque?

R C'est exact.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JACQUES SAUCIER -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Saucier, je crois que vous êtes secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Depuis quelle date êtes-vous secrétaire-trésorier de cette Corporation?

R Mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Depuis son incorporation?

R Depuis son incorporation.

Q En tant que secrétaire-trésorier, est-ce que vos fonctions avec cette Corporation sont analogues avec celles que vous remplissez en rapport


TRANSCRIPTION BY
MEMBER




avec la Corporation des Pilotes du Port de Montréal et la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent, au sujet desquels vous avez déjà témoigné?

R Oui, c'est ça.

Q Je vous demanderais de jeter un coup d'oeil sur les règlements de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent. Un certain nombre de questions ont déjà été posées par mon confrère monsieur Brisset à monsieur Bissonnette à ce sujet, et je n'y reviendrai pas. Je voudrais cependant - je note cependant qu'il y a plusieurs articles qui concernent le conseil d'administration. Pourriez-vous dire à cette Commission combien, s'il y a des réunions régulières du conseil d'administration, et si oui, combien souvent?

R Une fois par mois, il y a une réunion du conseil d'administration.

Q Et combien y a-t-il de membres au conseil d'administration?

R Cinq directeurs.

Q Je vous montre un document intitulé "Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent," avec la première mention qui s'intituel "la section du haut, mil neuf cent soixante et un (1961)" et ensuite: " mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963".

Voudriez-vous expliquer à la Commission le contenu de ce document?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R En mil neuf cent soixante et un (1961), le groupe du Haut St-Laurent était incorporé avec la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent; et en mil neuf cent soixante-deux (1962), il y a eu une séparation définitive entre les deux corporations.

Mais en mil neuf cent soixante et un (1961), les deux corporations étaient unies ensemble. Mais cette corporation-là de la Voie Maritime avait deux sections, deux "pools" totalement différents

Q Est-ce qu'il y avait deux comités?

R Il y avait deux comités en conséquence: La section du Haut et la section du Bas.

Q Est-ce qu'il y avait un seul conseil d'administration?

R Il y avait un seul conseil d'administration et trois membres de la voie maritime dans le conseil d'administration, dans la section du Bas et deux membres dans la section du Haut, dans le bureau d'administration.

Q Le document que vous avez contient-il la liste des administrateurs depuis le début?

R Exactement.

Q Je vois qu'il y a une déclaration - voulez-vous lire la déclaration subséquente pour l'admission à la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R "Le 12 janvier 1962, la Corporation a demandé son admission comme groupement-membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Cette information a-t-elle été puisée dans votre livre des minutes?

R Elle a été puisée dans le livres des minutes.

Q Voudriez-vous déposer cette pièce comme pièce numéro 853?

R ....

LE PRESIDENT:
Quelle est la description de la pièce?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Liste des membres du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent depuis....

R Mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Est-ce que vous tenez un livre des minutes de ces assemblées?

R Régulièrement.

Q Est-ce que ces procès-verbaux sont approuvés aux assemblées subséquentes?

R A chaque assemblée, les procès-verbaux sont lusen assemblée.

Q Est-ce qu'il y a une rémunération quelconque aux administrateurs de la Corporation?

R Durant la saison d'hiver, les administrateurs ont quinze ($15.00) dollars par jour plus leurs frais de voyage; et durant l'été, ils n'ont que les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

frais de déplacement, les frais de voyage, plus.....
ils prennent un demi-tour.

Q Par journée de réunion?

R Par journée de réunion.

Q Est-ce qu'il y a des comités autres que le comité d'administration, dans votre organisation?

R Non.

Q Est-ce que tous les membres - tous les pilotes licenciés dans la circonscription de Kingston, tous les pilotes canadiens sont membres de votre Corporation?

R Ils sont tous membres.

Q Tenez-vous des assemblées générales annuelles régulièrement, depuis le début?

R Annuelles et spéciale, durant l'année, c'est-à-dire, avant l'ouverture de la navigation.

Q Quand avez-vous eu des assemblées spéciales de ce genre? Est-ce que vous en avez eu à chaque année?

R A chaque année, le bureau d'administration réunit ses membres au début d'avril, avant l'ouverture, pour les tenir au courant des délibérations de l'hiver.

Q Est-ce que vous faites rapport à l'assemblée des activités du conseil d'administration durant l'année?

R Toutes les minutes du bureau d'administration sont lues à l'assemblée annuelle, de toute l'année.

Q J'attire votre attention sur le paragraphe 304 du mémoire présenté à cette Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et qui indique les présences des membres aux assemblées générales annuelles de votre Corporation pour les années mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962). Le chiffre qui apparaît est: 23 sur 24 pour mil neuf cent soixante et un (1961), et 16 sur 21 en mil neuf cent soixante-trois (1963). Est-ce que ce chiffre est exact?

R Il est exact, oui.

Q Vous l'avez vérifié vous-même?

R Très bien, c'est ça.

Q Est-ce que votre organisation est membre du Canadian Merchant Service Guild?

R Oui.

Q Est-ce qu'il en est ainsi depuis le début?

R Depuis le début.

Q Je vois qu'on exige une garantie d'un cautionnement d'au moins dix milles dollars ($10,000.00) pour le secrétaire-trésorier. Est-ce que vous avez pris...

R Non.

Q Vous n'avez pas telle garantie?

R Non.

Q Maintenant, on note au règlement numéro 2 qu'il doit y avoir une procuration - c'est-à-dire que le conseil d'administration peut exiger de

tout membre une corporation. Est-ce que vous avez exigé une telle procuration lors de l'organisation de la Corporation?

R Oui, tous les membres ont signé leur procuration.

Q Je vous montre un document, et voudriez-vous dire à cette Commission s'il s'agit de la procuration qui a été signée par les membres demandant..... ou qui ont été admis dans la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent?

R C'est bien ça.

Q Je vous montre un autre document qui s'intitule "liste des pilotes demandant à être admis comme membres de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, juin mil neuf cent soixante et un (1961)"

R C'est ça.

Q Et certifié par vous-même?

R .....

Q Est-ce qu'il s'agit de la liste complète des pilotes qui ont demandé à être admis comme membres en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui, la liste est complète.

Q Et je vous montre une autre liste "Liste des pilotes de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, procuration avril 1961."

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il s'agit d'une liste de tous les membres de la Corporation?

R De tous les membres de la Corporation.

Q Est-ce qu'une telle procuration a été remise aux autorités de pilotage?
R Elle a été remise, oui.
Q Je désire produire ces documents en liasse sous la cote 854.

LE PRESIDENT:
Répétez donc la désignation, s'il vous plaît.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Procuration concernant le paiement des droits de pilotage à la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, liste des membres, liste des pilotes ayant signé ces procurations, et liste des pilotes membres de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent en juin mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Vous avez mentionné que votre organisme est membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent depuis le début?
R Depuis le début.
Q Combien de membres délégués avez-vous à la Fédération?
R Deux..... trois; un membre par dix. Alors, vous avez la liste devant vous. Trois membres.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je vous montre un document intitulé "Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, membre délégué à la Fédération, " qui apparaît être certifié par vous-même, et signé par vous-même. Est-ce qu'il s'agit de la liste complète des membres délégués en mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Ces trois membres-là, oui.

Q Je désire produire ce document sous la cote 855.

Il s'agit de la liste des membres délégués à la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Pourriez-vous expliquer sommairement à la Commission comment procède le fonctionnement et l'opération du fonds commun dans votre Corporation?

R Comme pour les autres corporations, tout pilote qui est dans la moyenne des tours est payé selon la valeur monétaire du tour, dans la moyenne des tours; et s'il est un tour plus bas que la moyenne des tours, il est payé pour les tours faits.

Q Est-ce que vous pourriez répéter? J'ai manqué la dernière phrase que vous avez dit?

R Si..... j'aimerais mieux avoir une question suggestive.

Q Prenez connaissance de votre règlement. Comment appliquez-vous le règlement?

R Je crois..... voyez-vous, c'est comme pour la Corporation du Port; dans ce cas-ci, per-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sonne n'a jamais manqué, mais dans les règlements, je crois qu'il est bien dit que c'est un ou deux tours en bas de la moyenne.

Q A date, vos gens sont toujours arrivés dans la moyenne, dans votre Corporation?

R Toujours.

Q Vous n'avez pas eu à appliquer les dispositions punitives de vos règlements?

R Non. Un tour en bas de la moyenne.

Q J'attire votre attention sur l'article 7 du règlement numéro 2.

R "Tout membre qui a fait, depuis la distribution précédente, le nombre de tours au moins égal à la moyenne de tours faits par l'ensemble des membres qui ont été constamment en service pendant cette période, participe à part égale à la distribution.

Participe aussi à part égale toute distribution survenant entre l'ouverture de la saison de navigation et le trente et un (31) octobre inclusivement de chaque année, tout membre qui n'a pas fait le nombre de tours prévus au paragraphe A du présent article, mais dont le nombre de tours faits depuis l'ouverture de la saison estinférieur de moins de deux tours à la moyenne des tours faits par l'ensemble des membres qui ont été constamment en service pendant le même temps."

Et l'article, paragraphe 7: "Participe à part égale à toute distribution survenant entre le premier (1er) novembre de chaque année et la fin de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





la saison de navigation, tout membre qui n'a pas fait le nombre de tours prévus au paragraphe A du présent article, mais dont le nombre de tours faits depuis l'ouverture de la saison n'est pas inférieur de plus qu'un à la moyenne des tours faits par l'ensemble des membres qui ont été constamment en service pendant le même temps."

Q Alors, il semblerait que vous êtes à moitié correct dans votre première réponse. En somme entre le premier (1er) novembre et la fin de la saison de navigation, on participe à part égale si on n'est pas plus qu'un tour en bas de la moyenne?

R Pas plus qu'un tour en bas de la moyenne.

Q Et durant le cours de l'année, il participe à part égale si on n'est pas plus que deux tours en bas de la moyenne?

R C'est ça.

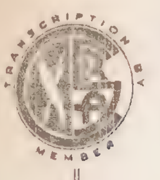
Q Est-ce que les administrateurs doivent fournir un compte de dépenses détaillées lors des réunions du conseil d'administration?

R A toutes les réunions.

Q Est-ce que le document qu'ils ont à remplir est analogue à celui que vous avez déjà produit sous la cote 799, en rapport avec les pilotes du port de Montréal?

R C'est ça, un relevé de dépenses.

Q Il est indentique à celui du port de Montréal?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Identique.

Q Je constate qu'au début du mémoire à cette Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, on déclare que les corporations ont fait parvenir le texte des propositions aux membres de leur coporation. Est-ce que vous avez procédé à l'expédition de telles recommandations avant qu'elles ne soient insérées dans ce mémoire?

R Oui, et nous avons demandé l'avis de tous les pilotes, chaque membre de notre Corporation

Q Est-ce que vous avez eu des réponses qui étaient défavorables à l'époque, aux recommandations que vous avez faites?

R Aucune.

Q Est-ce qu'il y a un plan d'assurance pour les membres de votre groupement?

R Oui.

Q Est-ce qu'il est analogue ou identique à celui au sujet duquel vous avez déjà témoigné en rapport avec les pilotes du fleuve et dela voie maritime du St-Laurent?

R Et du port de Montréal.

Q Il est identique?

R Exactement.

Q Mon confrère Me Brisset, je crois, avait demandé que vous apportiez certaines informations, et en particulier une copie de la police maîtresse. Est-ce que vous avez ça avec vous?

R C'est déjà déposé.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je crois aussi qu'il y avait d'autres informations qui avaient été requises en rapport avec la Corporation du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R Tout a été déposé.

LE PRESIDENT:
J'en ai deux ici: Nombre de tours de monsieur Downing, à la fin de l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Me MARC LALONDE, c.r.
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il s'agit de monsieur Downey.

LE PRESIDENT:
Oui, son nombre de tours.

R C'est le seul exhibit qui n'est pas présenté. Je l'ai.

Q Après ça: Liste des tours alloués aux administrateurs en mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R C'est ça.

Q Le premier, c'était la pièce 821; l'autre, c'était la pièce 822.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et la liste des tours alloués aux administrateurs a été déposée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





R Elle a été déposée; il me reste plus que l'exhibit de monsieur Downey, et je l'ai ici.

Q Voudriez-vous expliquer alors la nature de la pièce - des pièces concernant monsieur Downey, s'il vous plaît?

R Je dépose d'abord un extrait des minutes de mil neuf cent cinquante-six (1956). Il faut commençer en mil neuf cent cinquante-six (1956) pour comprendre ce qui s'est passé en mil neuf cent cinquante-sept (1957).

En mil neuf cent cinquante-six (1956), il y a ici un extrait des minutes: "That all pilots finishing the season of navigation with more than one trip above the avereage, to be credited with those trips to start the next season of 1957 with."

Ce qui veut dire qu'au début de la navigation, en mil neuf cent cinquante-sept (1957), tous ceux qui avaient un tour plus haut que la moyenne ont eu des crédits pour ces tours-là, ils ont commencé la saison avec des tours.

Q Est-ce que c'est la seule année où ça s'est produit?

R C'est la seule année que ça s'est produit.

Donc, au début de l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957), quelques pilotes ont eu des tours. Donc, monsieur John Downey a eu huit tours


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et demi avant de commençer à naviguer, en mil neuf cent cinquante-sept (1957), il a eu un crédit de huit tours et demi.

Et à chaque année, monsieur Downey me produit toujours une liste complète de tous ces bateaux, l'argent qu'il entre dans le "pool", et le nombre de ces tours.

Je produis également cette liste-là de monsieur Downey lui-même qui à la fin de mil neuf cent cinquante-sept (1957) a eu cinquante tours de faits.

De plus, et cela est écrit par lui-même "credit 1956 8 turns and a half, huit tours et demi ce qui, avec ces 50 tours fait, l'a mis à 58 tours et demi pour mil neuf cent cinquante-sept (1957).

En janvier mil neuf cent cinquante-huit (1958), un mois après la saison de navigation mil neuf cent cinquante-sept (1957) terminé, le bureau d'administration a passé la résolution suivante, en donnant la valeur du tour, également la moyenne des tours de l'année, et l'extrait de ces minutes se lit comme ceci:

"Il fut également décidé à l'unanimité de payer les pilotes sur les tours faits pour ceux qui sont en-dessous de la moyenne. Quant aux autres, ils devront être payés sur la moyenne des tours faits; tous les directeurs, après avoir calculé les tours de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





chaque pilote, en vinrent à la conclusion unanime que la moyenne des tours pour l'année de mil neuf cent cinquante-sept (1957) a été de 58 tours; et que la valeur du tour en argent, toutes les dépenses d'administration enlevées, s'élevait à $130.31 du tour. Il a été demandé au secrétaire, une fois le montant calculé pour chaque pilote, de retenir un montant de $110.00 chacun, comprenant les dépenses suscitées par l'arrêt de travail, ainsi que les frais légaux encourus durant l'année."

Je produis ce texte, et cela ajoute à la demande de monsieur Brisset, je crois, de produire les salaires, le montant exact que monsieur Dawney avait reçu en mil neuf cent cinquante-sept (1957).

J'ai fait le tableau de monsieur Dawney, pour mil neuf cent cinquante-sept (1957). Moyenne des tours: 58. Valeur nette en argent: $160.31, ce qui fait un total de $9,297.98.

Ca, c'est le montant que chaque pilote a reçu pour l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Maintenant, le détail pour le cas de monsieur Dawney: Chèque du quinze (15) mai au trente (30) décembre, monsieur Dawney a reçu $7.975.00, et là, il y a de la correspondance, monsieur Dawney l'a expliqué hier, pour les tours qu'il avait fait durant l'arrêt de travail; deux tours qui étaient à $250.00, puis il y avait un petit voyage avec un "tug", cinquante


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dollars ($50.00). J'ai fait le détail au complet dans ça. Alors, selon la Corporation, monsieur Downey devait $559.00.

Nous avons écrit à monsieur Downey, et à ce moment-là monsieur Downey ne voulait pas remettre l'argent à la Corporation.

Par résolution, les directeurs ont donc décidé d'arrêter tout paiement à monsieur Downey au trente (30) décembre, pour permettre aux avocats de s'entendre dans leur litige parce que c'était déjà rendu avec les avocats.

Et le douze (12) avril, la balance que nous devions aux pilotes pour l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957), parce que, vous savez, nous en devons toujours - le système s'améliore, mais il y a quatre ou cinq ans, les pilotes étaient payés pour leur voyage de mil neuf cent cinquante-sept (1957) en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ou mil neuf cent soixante (1960); la collection se faisait..... je ne dirais pas "mal", mais elle ne se faisait pas comme aujourd'hui. Elle se fait beaucoup mieux.

Alors, en avril mil neuf cent cinquante-huit (1958), nous avons envoyé un ch èque de $66.68 à tout le monde, sur la balance due de mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Nous l'avons envoyé à monsieur Dawney, et le quinze (15) avril mil neuf cent cinquante-





huit (1958), les directeurs ont décidé de garder le montant que monsieur Downey devait à la Corporation, et j'ai envoyé la différence pour compléter l'année.

Donc, nous avons envoyé un chèque à monsieur Downey de $462.30, et nous avons gardé $559.00 qui était le montant dû par monsieur Downey à la Corporation.

Il restait encore tout de même, en juillet, de la collection, en juillet mil neuf cent cinquante-huit (1958), de la collection de mil neuf cent cinquante-sept (1957) qui n'était pas encore entrée, et elle a fini par entrer, et le douze (12) juillet mil neuf cent cinquante-huit (1958), pour l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957), nous avons fait parvenir à tous les pilotes ainsi qu'à monsieur Downey un autre acompte de cent dollars ($100.00), le montant qu'il fallait enlever, en plus, tel qu'autorisé par l'extrait des minutes que j'ai donné, il fallait extraire $110.00 pour les frais de dépenses extraordinaires, qui faisait un total de $9.272.98.

Q Comme revenu à monsieur Downey?

R Comme revenu, non pas seulement à monsieur Downey, mais à tous ceux qui étaient dans la moyenne, monsieur Downey l'a eu comme les autres, balance due, et nous attendons encore $25.00 par pilote, pour mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q Qu'est-ce que c'est, cette balance due?




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

due?

R Ce sont des bateaux qui n'ont pas été payés, des bateaux qui ont fait faillite. Maintenant, je n'ai pas entré dans tous les détails de mil neuf cent cinquante-sept (1957), je n'ai pas eu le temps, mais si la Commission le désire, je ferai un détail du vingt-cinq dollars ($25.00) qui manque, et que tous les pilotes ont perdu.

C'a été tout de même une assez bonne année: Perdre vingt-cinq dollars ($25.00), c'est beau.

Q Voudriez-vous déposer sous la cote 821, en liasse.

LE PRESIDENT:
Il faudrait ajouter, à la description de 821: "Et documents connexes."

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r., pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Saucier, toutes ces explications que vous venez de nous donner au sujet de monsieur Downey, et de son traitement pour les années mil neuf cent cinquante-six (1956) et mil neuf cent cinquante-sept (1957) et mil neuf cent cinquante-huit (1958) lui ont-elles été données de la même façon que vous venez de le faire, dans le temps?

R Ah, telles quelles; et les documents le prouvent.

Q Croyez-vous que monsieur Downey

les a comprises?

R Bien, je le crois; je lui ai expliqué cette explication-là, et il n'a pas eu aucune réaction; je crois qu'il les a bien comprises.

Q Je constate que vous avez déduit de son revenu, pour l'année mil neuf cent cinquante-huit (1958), comme à d'ailleurs tous les autres pilotes, une somme de cent dix dollars ($110.00) pour couvrir les frais légaux?

R Oui. Pas seulement: légaux.

Q Légaux et frais de grève?

R C'est ça.

Q Quand vous parlez de "frais légaux", je présume que vous parlez des frais légaux relativement à la poursuite intentée par monsieur Downey contre la Corporation? - par la Corporation contre monsieur Downey, plutôt?

R Pas seulement uniquement ça, mais tel que spécifié: Les frais légaux de toute l'année; mais il y a eu une part dans ça,oui.

Q En d'autres termes, monsieur Downey a contribué aux frais de la poursuite contre lui?

R Je pourrais dire que les membres aussi ont contribué aux frais que ç'a occasionné.

LE PRESIDENT:

Q Mais ils n'ont pas contribué cependant aux frais de l'avocat de monsieur Downey?

R Non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il a perdu.

LE PRESIDENT:
C'est justement ce que le pilote de Québec, monsieur Barras, a craint.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q On vient de faire une remarque à l'effet que monsieur Downey a perdu. Voulez-vous corriger l'impression qu'on a voulu laisser devant cette Commission et dire avec moi que monsieur Downey a décidé de ne pas contester la procédure?
R Il a abandonné.
Q Il en reste tout de même, n'est-ce pas, monsieur Saucier, que comme il nous l'a expliqué hier, monsieur Downey, pour en arriver à la même moyenne de tour que les autres pendant l'année mil neuf cent cinquante-huit (1958), a dû se retirer pendant six semaines?
R Bien ça, ce n'était pas à cause de l'arrêt de travail; c'était une de ses propres propositions, en assemblée générale, en mil neuf cent cinquante-six (1956), permettant à tous ceux qui étaient un tour au-dessus de la moyenne, de prendre ces crédits de tour là et d'entrer en vacances.

Alors, plusieurs - je ne dirai pas

"plusieurs " mais quatre ou cinq pilotes en ont profité.

Q Est-ce que vous voulez nous laisser croire qu'en mil neuf cent cinquante-six (1956), quand cette résolution a été passée, monsieur Downey prévoyait ce qui arriverait en mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Non, pas du tout.

Q Vous nous avez dit, monsieur Saucier, que les recommandations spécifiques de la Corporation, vos suggestions contenues dans le mémoire de la Fédération ont été distribuées pour études aux pilotes de votre circonscription?

R Oui.

Q Et que vous n'avez pas eu de réponse défavorable ?

R Non.

Q Est-ce que vous avez eu des réponses de tous?

R Non, il y en a qui n'ont pas répondu Quelques uns nous ont félicité, d'autres, en plus de nous féliciter, d'approuver nos recommandations, en ont suggéré d'autres que le bureau d'administration n'a pas jugé à propos d'inclure.

Q Pouvez-vous nous dire combien n'ont pas répondu sur les 24 ou 21 pilotes?

R J'aimerais mieux que vous demandiez combien ont répondu; le nombre serait moins..... notre lettre était bien explicite, je crois, si je me souviens bien, nous avions demandé de nous donner leur appréciation, s'ils avaient d'autres suggestions, de nous écrire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et de nous tenir au courant, mais personne était obligé de nous répondre.

Q Alors, la majorité, je crois comprendre, n'ont pas répondu?

R La majorité n'ont pas répondu, ils étaient satisfaits.

Q Vous avez produit comme exhibit 854 la formule de procuration signée par les pilotes de votre circonscription...

R Oui.

Q ... en faveur de la Corporation, de même que la liste des pilotes qui ont demandé d'être admis, et la liste de ceux qui ont signé cette procuration?

R C'est ça.

Q Voulez-vous m'expliquer pour quelle raison la procuration a été signée au mois d'avril mil neuf cent soixante et un (1961) alors que la demande d'adhésion a été signée au mois de juin mil neuf cent soixante et un (1961), et la Corporation a en fait été incorporée au mois d'août mil neuf cent soixante et un (1961)?

R En mil neuf cent soixante et un (1961), au début de l'année mil neuf cent soixante et un (1961), les deux sections étant ensemble, ayant deux membres de la section d'en haut dans le bureau d'administration de la Corporation de la Voie Maritime, ils ont demandé les lettres patentes à Ottawa, et avant que

les lettres patentes soient acceptées, nous avons fait signer cette procuration-là.

C'est pour ça, c'est ce qui explique que la Corporation s'est fait signer en avril, parce qu'au début d'avril, il faut dire aussi que nous n'étions pas sûrs si les membres se diviseraient immédiatement en corporations, deux corporations distinctes.

Nous avions fait des élections pour la section d'en haut et la section d'en bas, mais on se demandait aussi si chacun ne garderait pas leur "pool" et formerait leur propre corporation.

A ce moment-là, les directeurs ont décidé de faire signer la Corporation avant de donner ces procurations là, aux départements respectifs, à Cornwall ou à Montréal.

Après que les documents ont été signés, la saison de navigation a commencé et les lettres patentes ont retardé jusqu'en septembre mil neuf cent soixante et un (1961). Donc, nous ne pouvions pas demander aux membres de s'incorporer dans une Corporation qui n'existait pas, et c'est après, machinalement, en mil neuf cent soixante et un (1961), les lettres patentes, que les directeurs, je me souviens, ont décidé de faire deux "pools" bien distincts avec des représentants dans le bureau d'administration.

Mais toutefois, il n'était pas question

de demander leur admission dans la Corporation.

Il a été décidé d'attendre. Dès l'année suivante, il y a eu encore deux membres à l'assemblée générale annuelle.

C'a été fait légalement, solonnellement; les deux corporations se sont réunies, et notre aviseur légal était là pour bien nous diviser, chacun s'est levé...

Me MARC LALONDE, c.r.,
Pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'objecte à l'expression "l'aviseur légal était là pour bien nous diviser."

LE TEMOIN:
R En le disant, j'y ai pensé.

Il était là pour nous guider, et les membres de la Corporation d'en Haut ont résigné, et ceux de la Corporation d'en Bas les ont laissés partir.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Q Tout s'est fait bien légalement?
R Tout s'est fait bien légalement, à mon point de vue, du moins.
Q Est-ce que la procuration d'avril mil neuf cent soixante et un (1961), ou ces procurations d'avril mil neuf cent soixante et un (1961), en faveur d'une Corporation qui n'existait pas à ce moment-là, ont

été ratifiées subséquemment?

R Non.

Q Au début de la saison mil neuf cent soixante et un (1961), après la signature de ces procurations, les revenus des pilotes de ce qui est devenu la circonscription de Kingston, ont été versés, j'imagine à la Corporation de la Voie Maritime, en attendant que tout se règle?

R C'est ça, - je ne peux pas comprendre votre question: La Corporation de la Voie Maritime, vous parlez de la question du Haut St-Laurent?

Q Oui, du Haut St-Laurent et du Bas St-Laurent?

R Non, tout l'argent allait directement à la Corporation de la Voie Maritime.

Q Et pour la saison entière de mil neuf cent soixante et un (1961), la caisse commune pour les pilotes des deux circonscriptions était administrée par la Corporation de la Voie Maritime?

R Bien, le bureau d'administration de la voie maritime avait des représentants, le Haut St-Laurent, et nous avions deux "pools" complètement séparés.

Q A partir de quel moment?

R De mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Dès le début de la saison mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Mil neuf cent soixante et un (1961), dès le début, deux "pools" séparés.

Q Deux "pools" séparés, mais les argents étaient déposés entre les mains de la Corporation de la Voie Maritime puisque l'autre n'existait pas à ce moment-là?

R Bien oui, en jouant sur les mots, le département du Transport envoyait le chèque à la Voie Maritime mais non à la Corporation; quand nous le recevions, nous partagions ça dans les deux "pools" différents.

Q Est-ce que compte de banque séparé avait été ouvert en regard des fonds éventuellement destinés aux pilotes du Haut St-Laurent?

R Non, c'était le même compte de banque, mais deux systèmes de livres.

Q Le système apparaîtra, j'imagine, au bilan qui sera produit plus tard?

R En détail.

Q Voulez-vous, monsieur Saucier, revenir à l'exhibit 848, les règlements de votre Corporation du Haut St-Laurent; j'attire votre attention à l'article 4, sous-paragraphe d, et à l'article 5 qui parle des membres apprentis?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y avait, à ce moment, des membres apprentis dans la Corporation?

R Non. Pour vous dire tout de suite,

les deux articles ont été prévus pour le futur; rien n'est fait à date.

Q C'est ce que j'ai compris?

R C'est ça.

Q J'imagine que ces règlements ont été préparés par votre aviseur légal?

R C'est pour ça qu'ils sont bien faits.

Q Pour illustrer, monsieur Saucier, combien ils sont bien faits, je voudrais revoir avec vous les deux articles auxquels je vous ai référé, pour en déterminer le but et la portée. Voulez-vous suivre mes explications et me dire si vous êtes d'accord:" Un membre apprenti - et je vous prie de garder à l'esprit le système d'apprentissage proposé dans la circonscription, soit du Haut St-Laurent, soit de la Voie Maritime...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse, il n'y a pas eu de système d'apprentissage de proposé dans la circonscription de Kingston.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Je crois, quant aux articles dans le mémoire, que l'on propose quelque chose de similaire au système d'apprentissage prévu pour la Voie Maritime.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je réfère mon confrère au texte même qui se trouve..... où on dit: "La Corporation..... au paragraphe 677 ..... on dit: "A l'heure actuelle, il n'existe aucune règle précise et définitive quant au recrutement des pilotes dans la circonscription de Kingston. La Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent adopte à cet égard la même position que celle de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime Du St-Laurent à l'effet qu'un véritable système d'apprentissage est le meilleur moyen de former des pilotes."

Alors, l'analogie ou la similitude se limite à déclarer une préférence pour un véritable système d'apprentissage.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Q Monsieur Saucier, prenons ceci pour acquit, et ne songeons qu'au système d'apprentissage pour le moment, proposé par la section de la Voie Maritime, la section du Bas...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je m'objecte, à ce moment-là, Votre Seigneurie, pour la raison qu'on fait une pure..... en anglais "assumption", un postulat, et qu'on cherche à appliquer un règlement d'une Corporation qui se rapporterait à une autre Corporation.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Saucier, oublions le système de la Voie Maritime qui nous cause de tels arguments, et revenons-en aux membres apprentis. Vous admettrez avec moi qu'un apprenti peut devenir membre en vertu de la section ou du paragraphe 5?

R Oui.

Q Comme apprenti, il ne jouira pas de tous les privilèges, évidemment, des membres ordinaires? C'est exact?

R Oui.

Q Ayant signé comme membre apprenti, si vous revenez au paragraphe D4 ou 4D, est-ce que je dois comprendre que ce membre apprenti deviendra membre de la Corporation, membre actif, qu'il le veuille ou non, si le bureau d'administration décide qu'il devra être membre actif?

R Etant une question légale, quand ce problème se présentera, nous convoquerons notre aviseur

légal pour savoir quel sera le status exact, selon les règlements.

Q Connaissant votre expérience dans les circonscriptions pour lesquelles vous êtes secrétaire-trésorier, vos rencontres fréquentes avec l'aviseur légal, le fait que vous assistez à toutes les assemblées, êtes-vous d'accord avec moi que le but principal de ces deux dispositions est bien d'assurer que tout pilote qui deviendra apprenti dans la circonscription deviendra également membre de la Corporation?

R Ce problème s'est présenté dernièrement, à la demande des apprentis pilotes qui se sentent totalement seuls, puis leur demande...

LE PRESIDENT:

Q Apprentis-pilotes dans quelle circonscription?

R Actuellement, avec le Haut St-Laurent; nous avons une demande avec le Haut St-Laurent.

Vous comprenez, faire des demandes au département du Transport à trois membres, quand nous en faisons depuis des années pour 70, sans beaucoup de résultat, ces trois membres-là, ils perdent totalement leur temps, et ils cherchent beaucoup à avoir le support et la collaboration de la Corporation, et j'ai donné la même réponse que je viens de vous donner: Quand le problème serait présenté au bureau d'administration un sujet délicat et légal, consultons donc l'aviseur légal.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Venez donc me voir, monsieur Brisset.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Saucier, vous nous avez dit que vous n'avez pas, dans la Corporation, de membres apprentis, mais si je comprends bien, il y a des apprentis dans votre circonscription?

R Ecoutez, le mot "apprentis", là, on joue sur les mots il y a "probationary pilot", - nous parlons toujours de la Corporation du Bas St-Laurent?

Q Oui.

R Dans la Corporation du Bas St-Laurent, il n'y a pas d'apprenti.

Q Est-ce que ceux qui font le travail sur le Lac Ontario, les trois pilotes...

R Oui, c'est ça.

Q ... sont membres de la Corporation?

R Non.

Q Est-ce qu'ils sont considérés comme des "probationary pilots" ou des pilotes apprentis?

R Non, en tant que corporation, ils sont des amis.

Q Est-ce que ce sont eux qui ont fait cette demande dont vous venez de parler?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Et ils sont tout de même des pilotes dans le district numéro 1?

R Oui, c'est ça.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Est-ce que lorsque cette demande a été faite, demande en regard de laquelle il n'y a pas eu de décision de prise, est-ce que la question du droit d'entrée de $1,500.00 a été soulevée par ces aspirants?

R Non. Et nécessairement, ce montant-là ne serait pas applicable, au salaire qu'ils gagnent, ce sera encore des questions à discuter autant avec le bureau d'administration qu'avec l'aviseur légal.

Q En regard du droit d'entrée de $1,500.00, il n'y a pas eu de négociations qui ont eu cours avec les trois pilotes?

R Aucune.

Q Monsieur Saucier, en regard des tours alloués aux administrateurs de votre Corporation, avez-vous par hasard préparé une liste des tours alloués en mil neuf cent soixante et un (161), soixante-deux ("62) semblable à celle que vous avez préparée pour la Corporation de la Voie Maritime?

R Je ne crois pas.

Q Pouvez-vous nous donner le détail brièvement?

R Ah, non, je n'ai pas ça en mémoire.

Ils prennent un demi-tour une fois de temps en temps. Même pas à chaque fois.

Q Voulez-vous tout de même nous préparer cette liste?...

R Oui.

Q ... à même vos dossiers, et la produire comme exhibit 856?

R 856, les tours des directeurs de la Corporation du Haut St Laurent pour les réunions du bureau de direction pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Mil neuf cent soixante et un (1961), soixante-deux (1962). Où ça peut se limiter en mil neuf cent soixante-deux (1962), s'il n'y a pas eu de tours en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Si je peux vous les donner, en mil neuf cent soixante et un (1961), je le ferai. Mil neuf cent soixante et un (1961), soixante-deux ("62), les deux sections.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En mil neuf cent soixante et un (1961), le témoin a expliqué qu'il y avait une sorte de sous-comité du conseil d'administration.

Q Vous pourrez toujours les donner pour ce

sous-comité-là?

R Si je peux les avoir.

Q Il y a deux membres du sous-comité qui siégeaient au conseil d'administration?

R C'est ça. Alors, il doit y avoir des tours de comité.

LE PRESIDENT:

Est-ce que ceci, ce n'est pas déjà dans la pièce 822?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Partiellement, j'imagine, pour mil neuf cent soixante et un (1961), quant aux deux membres du sous-comité qui siégeaient au conseil d'administration.

LE PRESIDENT:

Avez-vous la pièce 822?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Je vous demanderais, en préparant cette dernière liste, de bien vouloir ne pas nous laisser croire qu'ily a des tours alloués dans le cas de la Corporation du Haut St-Laurent, qui apparaîtraient déjà sur la pièce 822.

En d'autres termes, il faudrait faire la distinction, si le tour apparaît déjà dans la liste

822, il faudrait nous l'indiquer.

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il vous serait possible, monsieur Saucier, d'ajouter le nombre d'assemblées? Est-ce que vous l'auriez?

R Ah oui.

Q En regard du nombre de tours alloués?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q L'avocat de la Commission me suggère que vous ajoutiez également mil neuf cent soixante et trois (1963) à date, si vous voulez bien.

R Indéterminé; c'est facile.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous rentrez là-dedans les tours qui ont pu être alloués pour la présence du président à la Commission, etc.?

LE PRESIDENT:
En l'indiquant.

R En l'indiquant.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En différençiant ce qui appartient à la Commission, l'ouvrage qui a été fait en rapport avec la Commission, l'ouvrage qui normalement est fait par les directeurs ?

Q C'est déjà fait, ça; c'est très facile à produire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pourla Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Saucier, en rapport avec l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962), avril mil neuf cent soixante-deux (1962), dans la circonscription de Montréal en descendant, est-ce qu'il y a eu une assemblée spéciale de vos membres?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez une copie des minutes de cette assemblée?
R Oui.
Q Est-ce que vous êtes en mesure de la déposer ce matin?
R Je crois l'avoir, ah oui.
Q Alors, voulez-vous déposer les minutes de l'assemblée générale spéciale ayant trait à l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962), en avril?
R Oui.
Q Comme pièce 857.
R ..... l'assemblée a eu lieu le cinq (5) avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Monsieur Saucier, en plus de la cotisation spéciale de cent dix dollars ($110.00) dont vous avez parlé, durant l'année mil neuf cent cinquante-huit (1958), est-ce qu'en regard de la Corporation de votre circonscription, la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent, il y a eu des cotisations spéciales d'imposées aux membres, depuis son incorporation?

R Non, pas à ce que je sache.

Q En d'autres termes, est-ce que je dois comprendre que comme dans le cas des autres corporations, les membres participent aux dépenses de l'administration au prorata?

R C'est ça au prorata du tour.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Saucier, vous nous avez dit que vous aviez reçu des suggestions différentes de celles qui apparaissent au mémoire de la Fédération exhibit 671?

R Oui.

Q Je vous demanderais de préparer non seulement pour la Corporation du Haut St-Laurent, mais aussi pour les autres dont vous êtes secrétaire, une liste des suggestions qui ont été faites et qui sont différentes de celles qui sont contenues dans votre mémoire.

R Bien. Exhibit quel numéro?

Q 858. Maintenant, l'assurance mise à part, existe-t-il d'autres bénéfices sociaux dont jouissent les pilotes?

R Non.
Q Fonds de pension?
R Non.
Q Secours en maladie?
R Non. Les trois plans d'assurance couvrent les trois cas.
Q Il n'y a rien à part ça?
R Il n'y a rien à part ça.
Q Et sauf évidemment les bénéfices accordés par le Guild pour défendre les certificats, je crois?
R Peut-être.
Q Pardon?
R Peut-être.
Q Vous n'êtes pas au courant de ça?
R Non.
Q Nous avons discuté hier les charges qui ont été faites aux pilotes canadiens pour l'usage du bateau-pilote américain?
R Oui.
Q Pouvez-vous nous résumer ça? C'a coûté combien aux pilotes canadiens?
R C'a pris combien de quoi?
Q C'a coûté combien?
R Des chiffres justes..... dans quelques instants, l'auditeur va vous donner les montants exacts, ce qui serait peut-être beaucoup mieux que de donner un chiffre à peu près.
Q En effet. Merci monsieur.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Saucier, vous avez référé à une lettre qui avait été envoyée aux membres de votre circonscription, concernant les recommandations spécifiques...

R Oui.

Q ... de votre groupement. Je vous demanderais de déposer cette lettre ainsi que les recommandations spécifiques qui étaient annexées, et lire, étant donné que ce texte est en français, les trois paragraphes que j'ai indiqués par une ligne bleue. Il s'agit tout d'abord de la lettre qui a été envoyée à tous les membres.

R Lettre envoyée à tous les membres le six (6) juin mil neuf cent soixante trois (1963). Le premier paragraphe:

"Vous trouverez ci-inclus les recommandations particulières à votre circonscription de pilotage que votre conseil d'administration a l'intention de soumettre à la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage."

Et, le troisième paragraphe: "Nous aurions aimé en outre convoquer une assemblée générale spéciale des membres de notre Corporation pour faire approuver les recommandations qui nous concernent exclusivement. Malheureusement, la saison de navigation étant en pleine activité, ceci est extrêmement difficile. Nous avons en conséquence jugé préférable de procéder à une sorte de référendum sur ce sujet. D'ailleurs, nous vous avons

déjà demandé par bulletin de nous faire parvenir toutes vos recommandations et suggestions."

Et le troisième paragraphe: "Nous vous demandons d'examiner attentivement ces recommandations. Tout membre qui n'est pas d'accord avec celles-ci devra nous faire connaître son désaccord dans les sept jours de la réception des présentes. Toute absence de réponse sera considérée comme une approbation des recommandations ci-jointes."

Alors, vous voyez que ç'a été unanime, les recommandations.

Q Voudriez-vous déposer ce document sous la cote 859. Je note que vous avez joint à cette lettre la liste des recommandations spécifiques, au nombre de sept, qu'il y a dans le mémoire, huitième, neuvième et dixième recommandation qui ont été jointes à cette recommandation, la huitième étant le premier voyage d'unnavire ou d'un capitaine dans la circonscription; la neuvième étant l'affectation de deux pilotes au navire dans le cas de remorqueurs et remorquer; et la dixième, l'affectation de deux pilotes après le premier (ler) décembre.

Est-ce qu'il s'agit de recommandations qui ont été décidées par le conseil d'administration?

R Par le conseil d'administration, à la suggestion des membres, aussi.

Q A la suggestion des membres. Est-ce

que ça venait de membres dans la correspondance, ça?

R Non, verbal.

Q Maintenant, je constate que le mandat qui est déposé devant cette Commission est en français - c'est-à-dire, l'autorisation de perçevoir est en français. Est-ce que vous avez des copies anglaises aussi dans votre dossier?

R Oui, dans mon dossier, j'en ai, mais pas pour produire ce matin.

Q Peut-être qu'étant donné qu'on a soulevé la question de savoir s'il y avait eu confirmation antérieure de cette situation, vous pourriez en donner lecture de façon à ce qu'il soit dans le dossier en langue anglaise.

R "J'autorise par la présente la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent - Corporation of the Upper St.Lawrence Pilots - à reçevoir, perçevoir et réclamer en justice, s'il y a lieu, en mon nom, toutes sommes qui me sont dues ou pourront me devenir dues par qui que ce soit, en rapport avec mes services de pilote et à accomplir tout acte nécessaire ou utile à ces fins.

Je demande par la présente que soit suspendu le mandat au même effet donné antérieurement à la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent - Corporation of the St.Lawrence River and Seaway Pilots. La suspension du dit mandat demeurera en vigueur tant que je ne deviendrai pas pilote dans la circonscription de Cornwall. Dans une telle

éventualité, le présent mandat donné à la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent - Corporation of the Upper St.Lawrence Pilots - deviendra automatiquement annulé et le mandat antérieurement donné à la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent - Corporation of the St.Lawrence River and Seaway Pilots - reprendra automatiquement effet.

La dite suspension et le nouveau mandat ne prendront effet que lors de l'incorporation de la Corporation des Pilotes du Haut St Laurent - Corporation of the Upper St.Lawrence Pilots - ou à toute date postérieure à cette incorporation que pourra décider le conseil d'administration de la dite Corporation."

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Et le pilote doit demeurer membre de la Corporation aussi longtemps qu'il est pilote?
R S'il a demandé son incorporation.
Q Évidemment, s'il a signé la procuration?
R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Aussi longtemps que le conseil d'administration - à moins que le conseil d'administration ne

l'autorise à quitter la Corporation?

R Oui.

Q D'après les règlements.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Dans votre expérience des trois corporations dont vous êtes secrétaire-trésorier, la Corporation a-t-elle jamais permis à un pilote de résigner de la Corporation?

R Il y a eu une demande et le bureau d'administration l'a refusée.

LE PRESIDENT:

Q Et cette demande est celle du capitaine Downey?

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Qui a déclaré être fort heureux
d'être revenu au bercail.

LE PRESIDENT:
Il n'en était jamais sorti.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En rapport avec la demande que je vous ai faite de la pièce 858 à venir, sur les suggestions faites par les pilotes, vous en avez reçu par écrit, j'imagine?

R Une, je crois.

Q Et au meilleur de votre connaissance et de votre souvenir, les suggestions verbales qui ont été faites.

Maintenant, j'ai aussi une autre demande à faire: Pour les trois corporations dont vous êtes le secrétaire, vous avez obtenu des contrats d'assurance groupe de diverses natures; pourriez-vous faire un sommaire des bénéfices qui ont été payés, sans mentionner le nom des personnes à qui les bénéfices ont été payés?

R Avec grand plaisir.

Q Evidemment, la nature, si c'est possible?

R Ca, ça va être très possible. Sur exhibit...?

Q 860.

R Pour les trois corporations?

Q Pour les trois corporations.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, le témoin y consent avec plaisir, mais je vais au moins enregistrer mon objection à cette demande, car il s'agit, à mon avis, d'une demande qui affecte la compagnie d'assurance concernée, j'imagine, et non pas le témoin.

Maintenant, le témoin y consent, c'est son problême.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le but de la demande, c'est pour savoir ce qui a été payé.

R On peut peut-être voir si les compagnies payent bien les réclamations. C'est une question très importante.

LE PRESIDENT:

Le témoin est secrétaire-trésorier de la Corporation, il est au courant des réclamations faites par les pilotes, je crois que les pilotes doivent le tenir au courant, et aussi le conseil d'administration est certainement intéressé à savoir ce qui se passe, si les réclamations qu'ils ont avec les compagnies d'assurance, si ça marche bien, à la satisfaction des pilotes.

Alors, dans la mesure où le secrétaire-trésorier est en mesure de faire ce rapport-là, je crois que ce serait utile.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je crois que vous êtes le courtier

qui a négocié ces contrats?

R C'est ça.

Q Vous ne devriez pas avoir de difficulté ?

R Ah, je n'ai fait aucune objection.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président,

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JACQUES LAROSE, comptable agréé.

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Larose, vous avez déjà comparu devant cette Commission? Vous êtes membre du bureau Provost, Lavoie & compagnie, n'est-ce pas?
R Oui.
Q Est-ce que vous agissez comme vérificateur-comptable de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent?
R Oui.
Q Depuis quand remplissez-vous cette fonction?
R Pour le Haut St-Laurent, depuis l'an passé: La fondation de la compagnie.

Q Depuis la fondation de la Corporation?
R Oui.
Q Combien de rapports comptables avez-vous eu l'occasion de faire à date, en rapport avec cette Corporation?
R Pour la Corporation?...
Q Du Haut St-Laurent?
R ... du Haut St-Laurent, le premier rapport s'est terminé le vingt-huit (28) novembre mil neuf cent soixante-trois (1963).
Q Oui.
R Maintenant, en mil neuf cent soixante-deux (1962), il y avait un rapport, mais il était fait sous le nom de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime, section d'en Haut.
Q Et est-ce que ce document, en rapport avec la voie maritime, a déjà été déposé pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Oui.
Q Voudriez-vous déposer maintenant, alors, les états financiers de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent au vingt-huit (28) février mil neuf cent soixante-trois (1963), sous la cote 861?
R .....
Q Est-ce que lors de votre examen de vérification - pourriez-vous expliquer à la Commission comment vous avez procédé à la vérification des livres de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent?
R Nous avons fait une vérification

générale du rapport soumis par le secrétaire-trésorier. Nous avons fait la vérification de toutes les dépenses faites par la petite caisse autant que par chèque, et nous avons vérifié les encaissements suivant les rapports reçus de Kingston Pilotage Authority et de Anchor Boat Line Inc.

Q Savez-vous qui est Anchor Boat Line Inc.?

R Qui est...?

Q Qui est cette compagnie?

R Cette compagnie, c'est...... la compagnie qui fait les rapports de navigation qui se font lorsqu'on remonte..... attendez un peu..... on remonte ou descend le fleuve.

Q Lorsqu'on descend le fleuve, à partir de Cap Vincent, vous voulez dire?

R Oui, c'est ça, en allant à Kingston, Cornwall.

Q Est-ce qu'il s'agit d'une compagnie américaine?

R Une compagnie américaine, oui.

Q Et alors, qu'est-ce que vous aviez pour vérifier les états financiers de Anchor Boat Line ou les rapports de Anchor Boat Line?

R Ils ont un état de compte qu'ils nous fournissent tous les mois. Maintenant, pour Anchor Boat Line, c'était passablement difficile à vérifier leur état avec qu'est-ce qu'on reçevaitd'eux; il y avait manque de renseignements, en fait. C'est pourquoi.....

Q Est-ce que Anchor Boat Line était la

compagnie qui se chargeait de la perception des droits de pilotage au Cap Vincent?

R Oui.

Q Et c'était une association..... savez-vous qui était responsable de cette compagnie?

R ..... Fitz..... je ne me souviens pas de son nom.

Q Vous ne vous souvenez pas de son nom. Vous avez dit quoi? Vous avez commencé à dire un nom?

R Fitz.....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Fitzgerald?

R Monsieur Fitzgerald.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que c'est un directeur de la compagnie, Fitzgerald?

R Oui, c'est un directeur de la compagnie, ce nom-là, mais.....

Q Est-ce que vous êtes allé au Cap Vincent?

R Non.

Q Ou est-ce que vous avez rencontré ce monsieur?

R Non, jamais.

Q Alors, qu'est-ce que vous avez fait? Je vous ai interrompu au moment où vous alliez dire

quelque chose.

R Il y a bien un rapport dans notre certificat de vérification disant que comme nous n'avons pas eu de confirmation du solde des détentions dues par Anchor Boat Line Incorporated, nous avons dû créditer tout montant qui était à recevoir au net "pooling", soit détention ou montant qui allait directement au fonds de "pooling", parce que nous ne savions pas le montant qui était dû aux pilotes, en détention.

Q En ce qui concerne la vérification, est-ce que vous avez ceci à dire - est-ce qu'il s'agissait d'une vérification par sondage, à ce moment-là?

R Oui, par sondage, mais: sondage assez étendu.

Q Est-ce que vous avez trouvé quelques défauts dans l'administration des fonds, au cours de l'année?

R Non.

Q Est-ce que vous avez reçu - est-ce qu'on vous a fourni les documents que vous demandiez pour faire votre vérification?

R Oui, par le secrétaire-trésorier.

Q Oui. Maintenant, Votre Seigneurie, afin de permettre à mes confrères, et je dois ajouter: à moi-même, de prendre connaissance du bilan de cette corporation, je suggèrerais qu'on ajourne maintenant, et d'autant plus que c'est mon seul témoin ce matin; je pense que nous aurons amplement de temps pour terminer cet avant-midi avec ce témoin.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Larose, je vous demande de jeter un coup d'oeil sur le document que vous avez déposé comme étant les états financiers de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent. Je constate qu'au vingt-huit (28) février - je regarde tout d'abord le bilan: Il y a des espèces en main et des espèces en banque au total de $5.000.00, et ensuite vous avez des comptes à recevoir de Kingston Pilotage Uathority, environ $1,100.00. Est-ce qu'il s'agit - de quoi s'agit-il?

R Il s'agit des argents qui n'avaient pas encore été collectés pour la saison mil neuf cent soixante-deux (1962).

Actuellement, ils sont collectés.

Q A l'heure actuelle, c'est collecté?

R Oui.

Q The Anchor Boat Line, c'est-à-dire, l'association américaine chargée de la perception des droits de pilotage, mil neuf cent soixante-deux (1962), $5,298.00?

R C'est la même chose; c'est les frais de pilotage de mil neuf cent soixante-deux (1962) qui n'avaient pas été collectés à cette date, et qui à l'heure actuelle sont tous collectés.

Q Remboursement de frais de pilotage $8,750.00. Quel est-ce, ça?

R Ce sont les frais de pilotage qui avaient été chargés auxpilotes du Haut St-Laurent par le côté américain. Maintenant, les montants qu'ils avaient chargés suivant un contrat qu'ils ont eu avec les gens des Etats-Unis, ils ont fait un règlement suivant lequel ils devaient reprendre $10,750.00 sur les frais de pilotage.

A la date du vingt-huit (28) février, nous avions reçu $2,000.00 et nous avions encore $8,750.00 qui devaient être payés suivant les dates expresses.

Q $182.00, autres. Qu'est-ce que c'est?

R Ce sont des frais d'assurances qui auraient été chargés - qui avaient été payés, c'est-à-dire, par la Corporation du Haut St-Laurent, mais qui appartenaient en fait à la Voie Maritime du St-Laurent.

Ce montant a été payé par la Voie Maritime du St-Laurent.

Q Maintenant, si nous prenons le relevé B qui est l'état de recettes, dépenses et déboursés, premier (1er) mars mil neuf cent soixante-deux (1962) au vingt-huit (28) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), alors, il y a des sommes qui vous ont été versées par le Kingston Pilotage Authority, et par the Anchor Boat Line Inc.?

R Oui.

Q Vous avez ensuite un item qui s'appelle:

"Règlement de frais de pilotage"?

R Justement, le $2,000.00 que nous avons reçu pour les frais de pilotage, qui apparaissait au bilan.

Q Remboursement du Guild, $64.85?

R Voici: c'est le retour qu'a fait le Guild sur les frais qu'on avait chargés aux pilotes pour l'organisation de leur congrès; ç'a été divisé également entre les pilotes du Haut St-Laurent.

Q Et: Echange d'argent américain: $11,953.50.

R C'est la prime sur l'argent américain qui a été collectée; on a été payé en argent américain, et quand on versait - quand on collectait l'argent, on avait un échange pour l'argent américain.

Q Et: dépenses remboursables $2,788.00, c'étaient des dépenses remboursables par qui?

R Les dépenses remboursables, ce sont les argents que nous payait Anchor Boat Line, si ma mémoire est bonne, qui ont été payés au pilote en particulier, suivant que le pilote - c'est-à-dire, c'est payable au pilote désigné; Ca ne va pas au "pool", ça.

Q Savez-vous à quoi se rapportaient ces dépenses remboursables?

R Je ne me souviens plus, là.

Q On pourra demander au secrétaire-trésorier; peut-être qu'il le saura?

R Probablement.

Q Et vous avez ensuite un relevé C qui s'appelle "calcul de la valeur du tour"?

R Oui.

Q Je crois comprendre qu'il s'agit d'une méthode de calcul analogue à celle que vous avez suivie dans votre état financier pour la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R Oui, c'est bien ça.

Q Je vois qu'il y a sous les dépenses un total de $13,261.85, moins: frais d'initiation, $1,000.00?

R Oui.

Q Est-ce que ces frais d'initiation étaient affectés spécialement à l'administration? A quoi se rapportaient-ils?

R Ces frais d'initiation, se sont les frais que nous avons collectés de ces pilotes spéciaux.

Maintenant, pour la saison mil neuf cent soixante-deux (1962), nous avons appliqué...

Q Excusez, vous avez dit: Pour les pilotes spéciaux?

R Sur les pilotes nouveaux.

Q Sur les pilotes nouveaux, oui?

R Nous avons appliqué ces frais d'initiation directement contre les dépenses.

O Contre les dépenses de l'année courant?

R De l'année courante.

Q Est-ce que ces dépenses comprennent les dépenses d'organisation de la Corporation, à ce moment-là?

R Oui, une partie des dépenses s'applique

à ça, surtout dans les frais légaux.

Q Et vous aviez, à la fin de la distribution: A payer aux pilotes $8,307.45. Est-ce qu'il s'agit d'un montant que vous aviez retenu en caisse après le vingt-huit (28) février, pour mil neuf cent soixante-trois (1963)? De quoi s'agit-il?

R Il s'agit du solde que nous avions à payer aux pilotes suivant la distribution que nous avons faite par tour.

Maintenant, nous ne pouvions distribuer tout l'argent au vingt-huit (28) février, car nous avions $6,300.00 encore à collecter, ce montant là, et nous n'avions pas d'argent en banque. Nous avons attendu d'avoir l'argent pour pouvoir payer les pilotes.

Actuellement, tout cet argent a été payé.

Q Est-ce qu'il y a eu quelques provisions pour unfonds spécial, pour être assimilé à un fonds de grève de cette Corporation?

R Non.

LE PRESIDENT:
Monsieur Lalonde, j'aimerais que vous fassiez la relation, vu que c'est un cas qui est spécial ici, avec les pièces 841 et 842 qui sont: Kingston Pilotage Authority operating statement et St.Lawrence Seaway operating statement; ces

deux documents-là avec celui qui est de la Corporation que vous avez en main.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, vous avez devant vous les pièces 841 et 842, Kingston Pilotage Authority, statement premier (1er) mai mil neuf cent soixante-deux (1962) au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962) Est-ce qu'il s'agit d'un rapport que vous avez utilisé comme base pour l'item qui apparaît - le poste qui apparait dans votre état financier sous le titre: Kingston Pilotage Authority?

R Oui, c'est ce document-là.

Maintenant, la relation qu'il y a entre les deux, si vous prenez: Statement of account as of February 5th 1963, il y a par exemple: Paiement. Les paiements montaient à $5,485.00, c'est de l'argent que nous avons reçu du côté américain, il apparaît à notre bilan - pas notre bilan, notre calcul de la valeur du tour Kingston Pilotage Authority $5,258.00, qui correspond avec ce montant. Maintenant, Kingston Pilotage Authority nous devait $1,123.21, qui était la part canadienne.

Q Et que vous avez reproduit dans votre relevé C?

R A recevoir: $1,123.21.

Q Et retrouve encore cette mention?

R On retrouve ce même item au bilan.

Q Au bilan: Relevé A?

R Comme argent à recevoir.

Q Comme argent à recevoir, et dans l'état des recettes et déboursés, on retrouve aussi le montant de $125,580.00?

R C'est ça.

Q Alors, il s'agit du montant de la pièce 841, et la pièce que vous avez utilisée pour compiler les recevables et les encaissements?

R Les recevables et les encaissements.

Q Maintenant, la pièce 842?

R C'est tout à fait la même chose. Dans la pièce...

Q La pièce 842, ce sont les St. Lawrence Seaway Pilots Association operating statements Alors, est-ce que cette pièce vous a été de quelque utilité dans la préparation de votre état financier, ou si vous aviez un autre état financier que ceci préparé par Anchor Boat Line?

R Oui, on avait d'autresstatements préparés par Anchor Boat Line au mois..... nous ne les recevons pas à tous les mois, mais ceci, celui qui a trait à toute la période du mois d'avril au mois de novembre mil neuf cent soixante-trois (1963), nous nous en sommes servis également pour continuer notre relevé avec leurs derniers statements. C'est ainsi qu'on retrouve dans notre bilan le montant que nous avons à recevoir de cette compagnie qui est de $5,031.53. Vous avez...

Q $5,031.53, oui, et vous avez ici:

Comptes à recevoir $5,298.03?

R Oui.

Q Dans votre bilan. Ce qui laisserait apparaître une différence d'environ deux cents dollars ($200.00)?

R Oui, c'est l'échange. C'est-à-dire, dans notre bilan la différence qui vient de $5,298.03 et $5,031.53, ce sont les frais de l'échange américain, de primes américaines. Si vous regardez dans le calcul de la valeur du tour, vous trouvez: à recevoir de Anchor Boat Line $5,031.53.

Q Sous le relevé C?

R Relevé C, oui.

Q Alors, vous l'avez rentré à ce moment-là en argent américain?

R C'est ça; il est compris, en fait. La différence de deux cents dollars ($200.00) qu'on voit là est comprise dans cet échange, cette prime, $12,220.00 si vous regardez par exemple dans le relevé B, vous avez: échange d'argent américain $11,953.50, et comme distribué aux pilotes dans le relevé C $12,220.00. La différence est la prime apparaissant à cet état, sur mon état.

Q Maintenant, dans les sommes versées comme étant la part canadienne au vingt-huit (28) février, la pièce 842 indique un montant de $149,800.00?

R Oui.

Q Comme étant les paiements faits au vingt-huit (28) février?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'on retrouve ce montant dans votre état financier?

R Oui, au relevé B, dans l'état des recettes, nous trouvons pour Anchor Boat Line Inc. la somme de $149,800.00 que nous avons reçue, également nous retrouvons le même montant à notre relevé C comme argent reçu.

Q Est-ce que ce montant est indiqué en argent américain, alors?

R Ici, oui, il est indiqué en argent américain; c'est ça.

Q Est-ce qu'on retrouve la mention: Prime sur argent américain, pour tenir compte de la différence?

R Oui, dans notre relevé B, vous avez ici: Echange d'argent américain $11,953.50 à ce que nous avons reçu à la fin de février mil neuf cent soixante-trois (1963), et on remarque le même item dans le relevé C: prime sur échange américain $12,220.00, ce qui nous était en fait dû.

Q Maintenant, est-ce que vous avez reçu - est-ce qu'il s'agit du seul document que vous avez utilisé pour la préparation, pour la vérification des sommes reçues du côté américain, ou si vous avez reçu des états financiers certifiés?

R Non, je n'ai reçu aucun état certifié de cette compagnie.

Q Et vous avez déclaré, je crois, que vous receviez en outre des états mensuels de Anchor Boat

Line?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous avez reçu un état consolidé de Anchor Boat Line, à la fin de la saison?

R .....

Q Un état financier complet de la compagnie même, à Anchor Boat Line?

R Ceci est en somme le résumé de l'année.

Q Oui, mais j'attire votre attention sur le fait que la pièce 842 constitue les états financiers de la St. Lawrence Seaway Pilots Association et non Anchor Boat Line. Est-ce que vous vous rappelez avoir eu un bilan?

R Non, je ne me rappelle pas.

LE PRESIDENT:

Quand le témoin parle des rapports financiers mensuels de Anchor Boat Line, est-ce que ça correspond à la pièce 840, premier folio de la pièce 840?

LE TEMOIN:

R Le rapport était de ce genre-là, du moins.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Mais est-ce que c'était un rapport intitulé: St.Lawrence Seaway Pilots Association, ou si

vous aviez un rapport qui s'intitulait: Anchor Boat Line Inc.?

R Là, je ne pourrais pas vous dire, de mémoire, je nepourrais pas vous dire.

Q Est-ce que le secrétaire-trésorier serait au courant - serait en mesure de produire - de vérifier ceci?

R Oui, ah oui.

Q Nous ferons revenir le secrétaire-trésorier, Votre Seigneurie.

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r. pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Larose, dans votre bilan, dans votre état financier, est-ce que les revenus des pilotes qui ne vont que sur les lacs, disons, les trois pilotes canadiens etles trois pilotes américains, appa-raissent d'une façon quelconque?

R Ils n'apparaissent pas, du moins, dans notre état, dans notre état financier.

Q En d'autres termes, ce qui est payé aux pilotes qui travaillent sur les lacs ne passe en aucune façon par la Corporation?

R Ils ne passent pas directement par la Corporation.

Q Est-ce qu'il en est tenu compte d'une façon quelconque dans le bilan de la Corporation?

R Non.

Q Aucunement. Est-ce que la réponse est

la même en regard des dépenses de voyage de ces pilotes?
R Oui.
Q Il n'en est nullement tenu compte dans les livres de la Corporation?
R Non, pas séparément, du moins; l'argent que nous reçevons, nous la reçevons de deux compagnies Kingston Pilotage Authority et: Anchor Boat Line.
Q Alors, vous ne prenez, pour les fins de votre état, que l'argent reçu de ces deux sources, sans savoir exactement quelle en est la provenance?
R C'est ça.
Q Voulez-vous vous référer au relevé numéro B de votre bilan; je constate dans la colonne des recettes, au poste: échange d'argent américain, une somme de $11,953.50?
R Oui.
Q Comme recettes?
R Oui.
Q Est-il juste de dire que ceci représente la prime sur le montant de $149,800.00 reçus de Anchor Boat Line Inc. en argent américain?
R Oui.
Q C'est la prime exacte?
R Qu'est-ce que vous voulez dire: La prime exacte?
Q A l'échange effectué quand les paiements ont été reçus?
R C'est ça, c'est ce que la banque nous créditait à notre compte sur l'argent américain que nous

recevions.

Q Les argents étaient reçus périodiquement, chaque mois?

R C'est ça.

Q Et le total du gain relativement à l'échange est le montant apparaissant à votre état?

R Oui.

Q Voulez-vous passer maintenant au poste: déboursés. Le premier item est: frais d'administration $3,092.68. Est-ce que je dois comprendre que ces frais d'administration se réfèrent aux frais de bureau?

R Oui, les frais de bureau que vous avez par exemple en détail au relevé 6. C'est le même item, en fait.

Q Je constate, au relevé C, en regard de frais de bureau, que le total est de $3,105.70.

R Oui.

Q Et qu'il y a par conséquent une différence minime, si vous voulez, mais de douze dollars ($12.00) ou treize dollars ($13.00). Voulez-vous m'en donner l'explication?

R Voici, vous retrouvez cette différence dans le bilan: Frais à payer, dans le relevé A, nous avions encore à payer: intérêts de banque qui avaient été payés en fait par la voie maritime, on s'était trompé. Donc, la voie maritime nous devait $13.12, qui étaient compilés comme étant une dépense de l'année, et qui a été payé en mil neuf cent soixante-trois (1963) par la voie maritime.

LE PRESIDENT:

Q Alors, ça apparaît au relevé A, à l'item: Frais à payer $21.12?

R C'est ça.

Q C'est compris là-dedans?

R C'est compris là-dedans.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Federation of Canada:

Q L'item suivant: Dépenses des directeurs $1,388.14.

R Oui.

Q Voulez-vous me dire quelles ont été les pièces justificatives qui vous ont servi pour déterminer ce montant?

R ..... voici, j'ai une liste ici de toutes les dépenses.

Q Est-ce qu'il s'agit de frais de voyage ou d'autres frais?

R La plupart du temps, c'est des frais de meetings, quand un directeur assiste à une assemblée.

Q Est-ce que ceci comprend le quinze dollars ($15.00) payé en hiver au directeur qui assiste à une assemblée?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que ça comprend la valeur de tours qui leur sont alloués?

R Non, du tout.

Q Alors, il s'agit de frais de voyage et

d'honoraires de quinze dollars ($15.00), quand il y a un paiement en argent comptant?

R C'est ça, oui.

Q Je passe au cinquième item: Secrétaire-trésorier $2,200.00. J'imagine qu'il s'agit ici de l'émolument du secrétaire-trésorier de la corporation, pour l'année écoulée?

R Oui, c'est sa rémunération annuelle.

Q L'item suivant est celui-ci: Fédération et Guild $4,200.00?

R Oui.

Q Avez-vous une division de cet item, démontrant combien est versé à la Fédération et combien au Guild?

R ...... j'ai passé mes états au secrétaire-trésorier..... si ma mémoire est bonne, je crois que c'est: soixante et quinze dollars ($75.00) au Guild ..... soixante et quinze dollars ($75.00) au Guild et cent vingt-cinq dollars ($125.00) à la Fédération.

Q Pour chacun des 21 membres de la Corporation?

R Oui. Vingt et un par deux cents dollars: $4,200.00.

Q Voulez-vous passer maintenant au relevé C où il s'agit du calcul de la valeur du tour?

R Oui.

Q Au poste: recettes, j'y constate une détention, relativement aux détentions $4,599.20. Est-ce

que je dois comprendre que ce montant est déduit du fonds commun, avant la distribution?

R Oui. Ces montants sont réservés pour payer les pilotes en particulier suivant les détentions qu'ils ont faites.

Cet argent sort du fonds commun et est payé à différents pilotes personnellement.

Q Quelle est la pièce justificative qui vous a permis de déterminer le montant ici indiqué?

R En mil neuf cent soixante et deux (1962), ça..... par des factures, en général, c'est par des factures que nous reçevons des différentes compagnies. Le détail est tout indiqué sur la facture. Vous avez certaines détentions, dépenses remboursables, en fait, ça provient de là, les détentions.

Q Le montant est déterminé, j'imagine, par le secrétaire trésorier en se basant sur ce qu'on appelle: Le "source form"?

R Oui. Maintenant, ça n'a pas été vérifié en détail, ça, durant la saison mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Vous avez accepté...?

R Tel quel.

Q ... l'état ou les chiffres soumis par le secrétaire à cet égard?

R C'est ça.

Q Maintenant, aux frais d'initiation, vous nous avez dit que ces frais, d'ailleurs qu'il appa-

rait au relevé, avaient été appliqués contre les dépenses d'administration?

R Oui.

Q Dans un témoignage du témoin précédent, nous avons compris qu'il s'agissait de quatre pilotes ayant versé dans l'année chacun $250.00?

R Oui.

Q Comment l'opération est-elle faite? Est-ce que le pilote concerné paye l'argent comptant à la Corporation, ou est-ce que c'est déduit de sa participation au fonds commun?

R C'est déduit en fait d'un versement qu'il reçoit mensuellement; si tous les pilotes, par exemple, ont à recevoir cinq cents dollars ($500.00) on lui remet, à un certain moment seulement $250.00.

Q Voulez-vous maintenant, vous référer toujours au relevé C, au bas de la page, sous le poste: distribution?

R Oui.

Q J'y constate les mots suivants: Retenues pour frais d'initiation: $1,000.00?

R Oui.

Q Quelle est l'explication de cette entrée?

R Voici: Dans l'item: payé aux pilotes au vingt-huit (28) février mil neuf cent soixante-trois (1963), le montant que vous avez $253,750.00, parce qu'en fait, le $1,000.00, le type ne l'a pas reçu, mais seulement que son compte a été crédité pour le plein montant. Donc, ce montant est soustrait des frais d'initiation qui ont été

chargés à ces quatre pilotes-là.

Q C'est un problème de comptabilité qui est un peu au-dessus de mes capacités. Est-ce que ça veut dire que le $1,000.00, de nouveau est affecté à une réserve quelconque?

R Non, du tout. C'est simplement lors de la distribution finale des argents reçus suivant le nombre de tours, nous ne payons pas certaines choses comme le Guild et la Fédération, par exemple, est chargé à des pilotes, pas suivant le nombre de tours, mais suivant .... individuellement, par exemple la Fédération, ils ont une cotisation à payer de $125.00. Donc, c'est fixe.

Nous calculons la valeur du tour, les tours que chacun ont; nous donnons leur montant brut qu'ils gagnent dans une année. De ce montant, nous déduisons maintenant qu'est-ce que nous avons à leur déduire en fait d'assurance, de Fédération, Guild et des frais d'initiation. Donc, qu'est-ce qu'il reçoit à la fin, c'est seulement le montant net qu'il doit recevoir.

Q Le procédé est le même, en d'autres termes, en regard de la prime d'assurance?

R Oui, même procédé.

Q Et une prime peut varier suivant les circonstances de famille du pilote concerné?

R Oui, pour certaines assurances, comme l'assurance maladie, par exemple.

Q Dans le détail des frais d'administration qui apparaissent au relevé C, vous avez un item: Frais de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

représentation, voyages et divers qui est en plus de l'item: dépenses des directeurs. Voulez-vous m'expliquer de quoi il s'agit et quelles sont vos pièces justificatives?

R Dans l'item: dépenses des directeurs, ça fait partie..... peut-être quelques unes des dépenses font partie de dépenses: frais des directeurs, mais..... voici, ici.....

Q Je vais vous expliquer la raison de ma question?

R Oui.

Q C'est celle-ci: Est-ce qu'il y a une raison quelconque pour laquelle vous divisez les frais de représentation de voyages et divers et les dépenses des directeurs au lieu de les montrer dans votre bilan sous un seul poste?

R Non, il n'y a pas de raison, en fait. Il y a certaines dépenses qui sont déjà chargées aux frais d'administration, et la distinction, habituellement nous faisons une distinction entre: Frais de "meeting" qui appartiennent aux directeurs et les dépenses que les directeurs doivent encourir généralement, seulement, les frais de "meeting"; les autres frais, ordinairement, sont mis à part.

Q Alors, les dépenses des directeurs ne vont qu'aux assemblées, tandis que les frais de représentation de voyages et divers ont rapport à d'autres activités?

R Oui, en général, mais je m'aperçois

ici que dans: frais des directeurs, il y a certains..... j'ai certaines dépenses de frais de voyage.

Q Maintenant, quelle est la raison pour laquelle: dépenses d'assemblées seraient entrées comme étant une dépense de directeurs distincte des dépenses des directeurs, et distincte des frais de représentation?

R Ces dépenses d'assemblées sont les dépenses d'assemblées générales et spéciales.

Q Il ne s'agit que d'une assemblée, c'est l'assemblée annuelle?

R L'assemblée annuelle, et les assemblées ...... s'il y a des assemblées spéciales.

Q De tous les membres?

R De tous les membres.

Q Monsieur Larose, lorsque vous avez été interroge, je crois, la semaine dernière ou il y a deux semaines, je vous avais demandé de nous préparer certains états. Est-ce que vous avez ces documents?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois qu'un numéro avait été réservé à cette pièce: dépenses payées par la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent, premier (1er) mars mil neuf cent soixante (1960) au vingt-huit (28) février mil neuf cent soixante-trois (1963). c'est à la fin de

l'interrogatoire de monsieur Larose.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Je ne crois pas qu'il y ait eu de numéro de réservé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ca deviendrait 853;

LE PRESIDENT:
823, état financier, 1961, 1962 et 1963, Corporation du Fleuve, de la Voie Maritime et du St-Laurent.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ceci a été produit comme étant véritablement les états financiers. Il s'agissait d'une question entre le témoin et Me Brisset quant aux dépenses payées par les pilotes

LE PRESIDENT:
C'est ce que je dis; un numéro n'a pas été donné.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Q voulez-vous produire cette pièce comme 824, soit un état des dépenses payées par la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,

pour les périodes de mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante et deux (1962) inclusivement?

R ......

Q C'est-à-dire pour les saisons mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent
Du premier (1er) mars mil neuf cent soixante (1960) au vingt-huit (28) novembre mil neuf cent soixante-trois (1963).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q L'année fiscale, dans chaque cas, débute au premier (1er) mars et se termine au vingt-huit (28) février l'année suivante?

R C'est ça.

Q Maintenant, quand vous avez préparé cet état, monsieur Larose, est-ce que vous avez inclus comme étant les dépenses d'une année tout simplement les dépenses qui avaient trait aux responsabilités de l'année courante, ou également les dépenses qui avaient trait aux responsabilités de l'année précédente, si elles n'avaient pas encore été payées?

R Ce sont les frais qui devaient être chargés dans l'année proprement dite, payés ou non payés.

Il n'y a pas tellement de différence entre: Payés et non payés, parce que..... tout était pas mal payé. Les quelques balances qui restaient ne montaient pas tellement hautes.

Q En d'autres termes, à l'examen des bilans, il pourra apparaître que certaines dépenses à payer en mil neuf cent soixante-deux (1962), par exemple, avaient trait à des comptes encourus en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R C'est ça.

Q Alors que vous vous êtes efforcé, dans cet état, à nous démontrer tout simplement les dépenses encourues dans l'année et payées dans l'année, ou subséquemment, mais toujours se rapportant à l'année ouverte par la période que vous mentionnez dans votre état?

R C'est ça.

Q Je constate, à la lecture de cette pièce, qu'en regard des dépenses de l'année, de mars mil neuf cetn soixante et un (1961) à février mil neuf cent soixante-deux (1962), s'il vend à $55,467.61, vous indiquez une somme de $14,417.25 qui a été payé à même les fonds de réserve pour frais d'administration et frais d'initiation. Et ensuite, vous ajoutez: ces dépenses ont été faites en majeure partie pour l'organisation de la section Cornwall - Kingston?

R Oui, c'est l'année de la division entre les deux Corporations. Nous étions, là..... nous avions deux sections dans la Corporation, et pour établir les

sections séparément, il y a eu des frais légaux d'encourus qui étaient, comme nous voyons à l'état, $9,932.86

Q Vous nous avez dit, en examinant votre dernier état produit comme exhibit 861, que les frais d'administration de cette section étaient déjà inclus, et par exemple, vous nous avez dit que les frais légaux de $5,980.51 avaient été principalement encourus en regard de ces frais d'administration.

R En mil neuf cent soixante-deux (1962), ça? En mil neuf cent soixante (1960)? Le dernier bilan?

Q Le dernier bilan, oui.

R Une partie; je n'ai pas dit: La majeure partie.

Q Une partie?

R Oui.

Q Alors, une partie des frais d'administration est comprise dans le $14,417.25 apparaissant à votre état 861 et une autre partie au bilan 860?

R Oui.

Q Je voudrais corriger les numéros des exhibits: Au lieu de 860 et 861, il faudrait lire: 861 et 862.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Larose, pour situer un peu - nous situer un peu, sur le rapport que nous avons, vous avez dit tout à l'heure que vous n'avez pas eu de pièces justificatives ou d'explications relativement aux informa-

tions reçues par Anchor Boat Lines Inc.?

R Oui.

Q Alors, vous n'en avez pas demandé non plus?

R Non. D'abord, nous n'en avons pas demandé, non, mais je crois qu'ils étaient pas mal mêlés dans leur organisation là-bas, et ils étaient très difficiles à comprendre.

En fait, les versements qu'ils nous faisaient étaient très difficiles à savoir qu'est-ce qu'ils nous donnaient, en fait.

Q Vous aviez deux sources de revenus, dans le fond, ce qui vous intéressait, c'était d'une part les argents reçus...

R Oui.

Q Et d'autre part les déboursés de la Corporation et la distribution de la balance nette?

R C'est ça. Pour Anchor Boat Lines, nous avons demandé une confirmation, à la fin de l'année, pour savoir, vu que nous ne balançions pas avec eux autres, nous avions des différences, et nous avons reçu une réponse..... il faut attendre encore parce qu'ils n'ont pas encore découvert qu'est-ce qui ne marche pas dans leur affaire.

Q Alors, la différence qu'il y avait, c'était entre leurs états mensuels et leur état de fin d'année? C'est ça?

R Pas exactement. Ils nous envoient

l'argent, par exemple, qu'on ne peut attribuer à..... à personne, en fait.

Je pense qu'en mars mil neuf cent soixante-trois (1963), nous avons reçu une certainesomme d'argent que nous ne savons pas quoi faire avec, actuellement, nous avons demandé des explications là-dessus, et la réponse a été assez évasive.

Q Est-ce que l'argent ne vient pas avec un état financier à chaque mois, ou est-ce que ça arrive dans d'autres circonstances?

R Ca arrive à part; ça arrive seul.

Q Je comprends que vous ne demandez pas non plus - que vous ne vérifiez pas les pièces justificatives relativement à ce qui vous arrive de l'autorité de pilotage canadienne?

R Nous ne pouvons le vérifier, car il y a trop..... ce n'est pas vérifiable. En fait, on ne pourrait pas arriver à une solution, à vérifier ça, à moins que ça prenne énormément de temps; ça serait trop onéreux.

Q D'ailleurs, ce n'est pas l'ouvrage qui vous est demandé. Ce qui vous est demandé, c'est ce que la Corporation a fait avec les argents qu'elle a reçus?

R C'est ça.

Q Il y a deux sortes de revenus: Un, c'est l'autorité de pilotage canadienne, et l'autre source, c'est: Anchor Boat Line Inc.?

R Oui.

Q Alors, il s'agit pour vous de constater ce que la Corporation a fait avec ça?

R Oui.

Q Et c'est pour ça que vous n'êtes pas intéressé avec les argents que vont reçevoir les trois pilotes du Lac Ontario?

R On pourrait toujours être intéressé à le vérifier, mais je crois que actuellement ce serait trop onéreux pour faire ça.

Q Mais ça ne tombe pas dans les distributions faites par la Corporation?

R Non.

Q C'est pour ça que ça ne tombe pas dans votre mandat?

R Pas le mandat régulier.

Q Tout comme vous ne vérifiez pas non plus si les comptes envoyés par l'autorité de pilotage, dans chaque cas, sont exacts?

R Non.

Q Vous ne prenez pas les "pilots source form", vous ne faites pas les calculs; vous ne refaites pas l'ouvrage de l'autorité de pilotage?

R Non.

Q Vous prenez tout simplement pour acquit l'argent que vous recevez?

R C'est ça.

Q Et l'administration qu'en a faite la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent?

R Oui.

Q Et c'est là la limite de votre mandat?

R Oui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe Officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

MonsieurROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin

JACQUES SAUCIER - RE-ENTENDU.

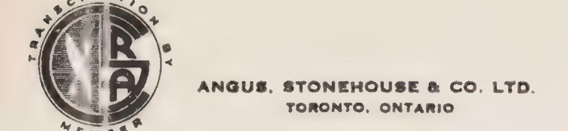
LE PRESIDENT:

Q Voici: Monsieur Larose nous a parlé de l'état financier mensuel ou annuel venant de Anchor Boat Line Inc. Est-ce que c'est la même chose que ce que vous nous avez produit comme pièce 842 et 840, comme émanant de St.Lawrence Seaway Pilots Association?

R Oui. Maintenant, monsieur Fitzgerald, par exemple, on a parlé de monsieur Fitzgerald tantôt, il est président de Anchor Boat Line Incorporated.

Anchor Boat Line Incorporated a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





demandé à Leary and Dox de faire la comptabilité pour The St.Lawrence Seaway Pilots Association, et quand nous recevons ces rapports, c'est toujours "the final statement of the The St.Lawrence Seaway Pilots Association," mais sur le papier à lettre de Anchor Boat Line.

Anchor Boat Line nous donne le rapport de l'association St.Lawrence Seaway Pilots dont la comptabilité a été faite par Leary and Dox.

Q Je comprends que ce ne sont pas les rapports financiers de Anchor Boat Line mais les opérations effectuées par Anchor Boat Line, pour l'administration de pilotage.

R Avec leur entête.

Q Parce qu'eux autres ont certainement d'autres rapports financiers différents; ils sont là simplement comme mandataires pour l'association?

R C'est ça.

Q Maintenant, au sujet des argents qui sont versés pour les trois pilotes canadiens du Lac Ontario, est-ce que ces argents-là sont reçus par votre Corporation?

R Du tout.

Q C'est reçu - c'est envoyé directement aux pilotes concernés, par l'autorité de pilotage?

R Exactement, vu qu'ils ne sont pas membres de notre Corporation.

Q Maintenant, par ailleurs, ça va nécessairement apparaître sur le rapport de l'autorité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de pilotage produit comme 842?

R C'est ça.

Q Avec leurs charges pour les bateaux-pilotes, etc.?

R C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Les chèques - vous êtes payés par chèques par les américains, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Les chèques que vous recevez sont signés par qui? Anchor Boat Line ou: L'Association des Pilotes?

R Anchor Boat Line.

Q Anchor Boat Line. Mais savez-vous si ces gens-là sont rémunérés d'une façon quelconque?

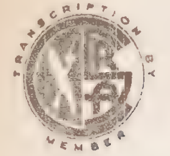
R Ah, je n'ai aucune idée de leur rénumération.

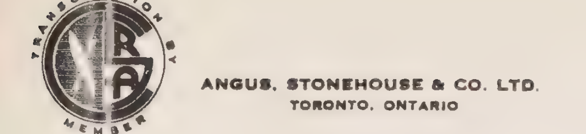
Q Est-ce que vous avez déjà requis des vérifications de ces gens-là?

R Les dépenses qu'ils chargent sont chargées aux pilotes au prorata de chaque pilote, à la fin de l'année, dans le bilan final.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Saucier, vous avez, je pense, devant vous une lettre de monsieur Fitzgerald, avec un état financier. Est-ce qu'il s'agit d'un état


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





financier complet qui a été déposé pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Cette lettre se lit comme suit: "The final operating statement of the St.Lawrence Seaway Pilots Association and the special pilots for 1962 season are included, and it is signed: J.R. FITZGERALD, president," et c'est le rapport complet le quinze (15) avril.

Q Le quinze (15) avril?

R Au vingt-huit (28) février, mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Maintenant, à qui est envoyée la lettre que vous avez lue?

R Cette lettre-là a été envoyée au capitaine Mitchter, administrateur, mais des copies ont été envoyées au capitaine Jones, au capitaine Edwards, au capitaine Gregory Hatch et à Jacques Saucier.

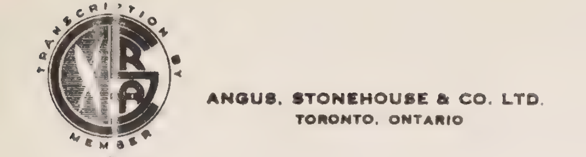
LE PRESIDENT:

Q Je comprends que si la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent n'est pas satisfaite des rapports financiers fournis par monsieur Fitzgerald sur l'opération de pilotage, leur partie de l'opération de pilotage, c'est à la Corporation de demander des renseignements, et non pas à monsieur Larose, Votre vérificateur?

R Non, c'est la Corporation.

Q Lui vérifie seulement vos livres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





à vous autres? tandis que vous, si vous n'êtes pas satisfait, vous pourrez demander à votre source de revenu, si je peux dire, américaine, des pièces justificatives et des explications, tout comme vous pourriez faire la même chose avec l'autorité de pilotage si vous vous aperçeviez que ça ne correspond pas avec les comptes envoyés sous les "source forms", ou si les dépenses des directeurs ne correspondaient pas à ce que vous trouvez être raisonnable.

R Ca, c'est pour mil neuf cent soixante-deux (1962). Cette année, en mil neuf cent soixante-trois (1963), je me suis rendu rencontrer Leary and Dox, et j'ai demandé un autre système, le même système qui actuellement s'accomplit à Cornwall avec le capitaine Edwards. de nous envoyer une copie des dépôts de banque, a`chaque fois qu'une compagnie paye, il le dépose à la banque, et nous avons maintenant la copie du dépôt. Alors, nous pouvons suivre tous les argents entrés et les argents sortis.

Q Vous avez une copie des "source forms" aussi?

R Des"source forms". Maintenant, c'était un début, ça commençait bien lentement. Là, je crois que ça s'avère beaucoup mieux; il y a des erreurs, des choses, mais..... nous finirons peut-être par prendre exactement le mouvement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Il faudrait ajouter qu'il y a toujours possibilité aussi d'en appeler à l'autorité de pilotage canadienne qui consultera l'autorité de pilotage américaine, le capitaine Mitchter, ou encore directement au capitaine Mitchter.

LE PRESIDENT
C'est tout ça que je voulais faire ressortir.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
Je pourrais peut-être faire mention qu'il y a eu correspondance avec l'autorité de pilotage canadienne à ce sujet, et que l'attitude...... une conversation qu'il y a eue entre moi-même et monsieur Alan Cumyn à Ottawa, et l'attitude de l'autorité de pilotage à cet égard était, tout au moins était exprimée à l'époque que les pouvoirs de l'autorité de pilotage canadienne se limitait à la vérification, si on peut dire, post factum des dépenses d'administration du côté américain.

Ce serait un point litigieux entre les pilotes et l'autorité de pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

canadienne, à savoir si véritablement l'autorité de pilotage canadienne n'aurait aucun pouvoir de consultation préalable et d'examiner au préalable les dépenses autorisées à l'association américaine, par l'administrateur américain à Washington.

Mon interprètation, c'est que l'entente internationale permet une vérification, au moins une consultation préalable.

LE PRESIDENT:
C'est pour le moins logique.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Lau
Maintenant, je demanderai à la Commission de jeter un coup d'oeil sur cette question, en examinant les ententes internationales .

LE PRESIDENT:
Parce que la question n'est pas unilatérale; disons que le groupement canadien décide de faire des dépenses extraordinaires, les américains vont travailler pour rien. C'est la même chose, en mettant ça

à l'absurde, si les Américains décident d'avoir un bateau-pilote fantastique, alors, ça va être la même chose. Il doit y avoir quelque chose pour pouvoir vérifier ces dépenses-là et les faire approuver ou refuser si elles sont excessives.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent
Je me rappelle qu'il y a eu de la correspondance entre l'autorité de pilotage et monsieur Alan Cumyn, au moins une lettre de moi-même à monsieur Alan Cumyn.

LE PRESIDENT:
Ceci sera un autre point à décider à Ottawa, lorsque nous aurons nos séances à Ottawa.

LE TEMOIN:
R La Corporation, à date, a essayé par correspondance, à avoir ces détails-là, mais nous ne pouvons pas les avoir.

La Corporation a demandé de voir le contrat que l'Association a passé avec Leary and Dox. Nous n'avons pas eu de réponse.

LE PRESIDENT:
Q Pourriez-vous vérifier dans vos


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dossiers et sortir cette correspondance-là et ces demandes, et produire ça en liasse sous la cote 863.

R .....

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Saucier, dans le calcul des tours, pour les fins de la Corporation, est-ce qu'on alloue aux pilotes des demi-tours ou double-tours pour certains voyages ou transits?

R Les seuls demi-tours que nous avons accordés a été pour les réunions de comité des directeurs, jusqu'ici.

Q Il n'y a pas, comme dans certaines autres circonscriptions, de demi-tours alloués pour un voyage qui ne serait que sur une partie des eaux de la circonscription?

R Non.

LE PRESIDENT:
On n'a pas entendu parler ici qu'il y avait des pilotes effectifs. Est-ce que ça veut dire qu'il n'y en a pas?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Les statistiques du ministère ont dû être produites, mais je pense que tout le monde est en train de les oublier, Votre Seigneurie.



Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il n'y en a pas de produite pour les pilotes effectifs.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. desPilotes du St-Laurent:
Il y a eu cette chance ici qu'ayant un groupe de pilotes - ayant eu quatre pilotes supplémentaires, le nombre effectif était toujours au maximum, semble-t-il.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Maintenant, Votre Seigneurie, pendant les quelques minutes qu'il nous reste, j'ai obtenu du ministère à Ottawa un document qui s'intitule "data available at the data processing centre for marine pilotage".

Ce document nous donne les informations qui peuvent être obtenues au moins de la machine I.B.M. assez rapidement. Evidemment, tous les districts ne sont pas couverts également pour le même nombre d'années.

Je proposerais de déposer ce document-là comme pièce et d'obtenir du

ministère une copie des documents qui émanent de l'I.B.M. Ainsi, chaque partie aura tout le loisir pour demander les statistiques qu'il veut, en se basant sur ce document-là.

Ca comprend par exemple: Les classes de navires pour le district de Montréal, la nationalité, le tonnage, les tirants d'eau, le nom du navire, le nom de l'agent, les dépenses, et ainsi de suite. Ca comprend le nombre d'heures pilotées, le nombre d'heures détenues, le nombre d'heures à l'ancre, l'endroit où le pilote s'est embarqué, la date, l'endroit où il a débarqué.

LE PRESIDENT:
En d'autres termes: tous les renseignements qui sont sur les cartes ou sur les records de la machine I.B.M., et dont on peut sortir des extraits et des compilations?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Exactement. Au lieu de demander des statistiques un peut à tort et à travers...



ANGUS, STONEHOUSE & CO LTD
TORONTO ONTARIO

LE PRESIDENT:
Par rapport à la machine?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non, parce que je ne prétends pas avoir le monopole des idées, mais mon expérience a été, lorsque nous présentons des statistiques, on demande à bon droit qu'on y ajoute des informations. Ca fait double travail qui pourrait être éviter en donnant ce document aux parties. Les parties l'ont d'ailleurs déjà, et elles pourront demander les informations dont elles ont besoin.

LE PRESIDENT:
Alors, comme pièce 864.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pièce 864.

LE PRESIDENT:
Alors, la description.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Data available at the date processing center for Marine Pilotage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai une proposition à ajouter:
Qu'on vende la machine I.B.M, qu'on fasse un profit avec la vente, et qu'on applique ça au tarif de pilotage.

LE PRESIDENT.
C'est un registre de renseignements qui sont fournis à la machine, et desquels on peut demander à la machine de tirer des conclusions.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Votre Seigneurie a soulevé la question des pilotes effectifs, ce qui m'a rappelé que lorsque nous avions tenu des statistiques du ministère, on nous avait fourni des statistiques similaires à celles produites dans les autres circonscriptions, dans le cas de la circonscription de Cornwall Cap-Vincent; le ministère n'a pas fourni, je comprends, à l'avocat de la Commission, une copie de l'état que j'ai reçu, mais avec la permission de la Commission, j'aimerais moi-même le produire, puisqu'il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est semblable à ceux produits dans les autres circonscriptions, - qui serait pièce 865.

LE PRESIDENT:
La description, s'il vous plaît.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada
Direct earnings and work load for the year 1961 and 1962 for the Great Lakes Pilotage District no 1 Cornwall to Cap Vincent.

It includes a statement of the earnings of the pilots not only for the restricted waters but also in open waters of the lakes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent
Sujet à preuve ultérieure, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

Alors, c'est pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961), soixante deux ("62); ce n'est pas pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), soixante-trois ("63).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Pour la saison mil neuf cent soixante et un (1961) et la saison mil neuf cent soixante-deux (1962).

LE PRESIDENT:
Les deux saisons?

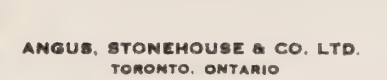
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, nous avons aussi obtenu une liste semblable à la liste d'accidents ou d'incidents dans lesquels les pilotes sont impliqués, mais dans les cas où il n'y a pas eu de pilote.

Cette liste comprend un index et couvre les districts de Colombie Britannique, l'Ile du Prince-Edouard, Terreneuve, Nouvelle-Ecosse, Québec et Grands-Lacs.

En annexe à cette liste est contenue aussi la liste des accidents à Churchill, dans le cas où les pilotes étaient à bord des navires. Je


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





voudrais déposer ce document sous la cote 866, intitulé comme suit: Reported list of casualties where no pilots were involved, for the provinces where there are pilotage districts and where pilots are involved for Churchill.

Et cela contient une lettre explicative qui, je crois, devrait rester annexée au document pour éclairer les parties.

LE PRESIDENT:
Alors, produit avec la permission, évidemment aux parties intéressées de contre-interroger la personne qui l'a compilé, lorsque nous serons à Ottawa.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Exactement, Votre Seigneurie.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

EUCHER DESGROSEILLIERS -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Quel est votre âge, monsieur Desgroseilliers?
R 62.
Q 62 ans?
R Oui monsieur.
Q Vous êtes pilote, je crois, à contrat avec Canada Steamship Lines?
R Oui monsieur.
Q C'estça. Depuis combien de temps travaillez-vous pour Canada Steamship Lines comme pilote?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Comme pilote, depuis 36 ans.

Q Depuis 36 ans comme pilote?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous détenez des certificats quelconque comme capitaine eaux intérieures ou capitaine côtier, des certificats de ce genre-là?

R Non. J'ai été "mate inland".

Q Avant de devenir pilote, vous avez navigué, j'imagine?

R Ah oui monsieur.

Q Pouvez-vous nous dire quand vous avez commencé à naviguer?

R J'ai commencé à naviguer en mil neuf cent seize (1916).

Q En mil neuf cent seize (1916)?

R Oui.

Q A quel endroit?

R A Montréal, à Kingston, à bord des lacs, pour la Montreal Transportation Company.

Q Et quand avez-vous obtenu votre "mate inland"?

R En mil neuf cent vingt et un (1921) ou mil neuf cent vingt-deux (1922), je crois.

Q Est-ce que vous avez navigué comme officier à bord d'un navire?

R Oui monsieur.

Q Et dans quelle partie du monde avez-vous navigué comme officier?

R Seulement de Montréal à Fort William.

Q De Montréal à Fort William?

R Oui monsieur.

Q Vous avez passé toute votre vie de navigateur sur les Grands-Lacs?

R Toute ma vie sur les Grands-Lacs, oui.

Q Voulez-vous nous dire en quoi consiste votre ouvrage comme pilote de la Canada Steamship Lines?

R Bien, mon ouvrage consiste, je prends l'ouvrage, quand on sort du canal à Caughnawaga je traverse le bateau à Beauharnois, et ensuite je le prends à Valleyfield, je le remonte jusqu'à Snell, à l'entrée de Valleyfiled jusqu'à Snell, là je le prends à Eisenhower Lock jusqu'à Iroquois, et de Iroquois, je le monte au Cap Vincent ou à Kingston.

Q Ou à Kingston?

R Oui monsieur.

Q Si je comprends bien, vous avez la conduite du navire, vous agissez comme pilote entre Montréal et Kingston, sauf quant aux écluses?

R Oui monsieur.

Q Ce n'est pas vous qui faites les écluses?

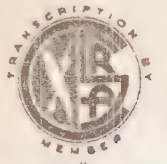
R Les écluses ni le canal non plus.

Q Ni le canal?

R Non.

Q Qui est-ce qui fait ça?

R Le capitaine.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Ni les deux lacs? Ni le lac St-Louis..
R Le lac St-Louis, c'est moi qui fais ça.
Q C'est vous qui le faites aussi?
R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce qu'il vous arrive de prendre des navires à Kingston ou à Cap Vincent pour les descendre à Montréal?
R Pour les descendre à Montréal, oui monsieur, on en prend toujours, là, habituellement, ça arrivera une fois de temps en temps qu'on va à Iroquois, si on n'est pas en temps à Cap Vincent pour descendre le bateau, on prend un taxi ou on se fait descendre par autobus, et on le prend à Iroquois.
Q Et lorsque vous naviguez, est-ce que c'est la même chose: Vous ne faites pas les écluses?
R Oui, excepté les écluses.
Q Vous faites tout ça excepté les écluses?
R Oui.
Q Qui est-ce qui fait les écluses?
R C'est le capitaine.
Q Maintenant, est-ce que vous embarquez sur tous les navires de la Canada Steamship qui font le trajet entre Kingston et Montréal?

R Oui.

Q Sur tous les navires?

R Bien, tous les navires, lorsqu'ils demandent la compétition d'un pilote; ceux qui veulent avoir un pilote, on est appelé, et on va à bord du bateau qu'on est appelé pour aller.

Q Et cette année, vous avez fait combien de voyages?

R 75.

Q 75?

R De Montréal à Cap Vincent.

Q De Montréal à Cap Vincent?

R Oui monsieur.

Q 75 passages ou 75 voyages aller et retour?

R Non, 75 passages, aller en montant, je veux dire, moitié pour monter et moitié pour descendre, ce qui varie, 75 voyages en tout.

Q Ca vous prend combien d'heures de Cap-Vincent à Montréal?

R Ca dépend des retardements qu'on a; on peut descendre dans 18 heures, et c'est arrivé, 22, 24 heures; le dernier voyage que j'ai descendu, l'avant dernier voyage que j'ai descendu, ç'a pris 45 heures.

Q Est-ce que c'était en partance de Montréal?

R Non, partir de Cap Vincent à Montréal, en descendant.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Comment est-ce que ça se fait que ça vous a pris 45 heures?

R Parce qu'on a été retardé par la brume, par la "steam", et ils ont fermé le canal Beauharnois pour la journée, et ils n'ont pas pris de "boats" en descendant, les "boats" se sont accumulés à St-Zotique, et on a été obligé d'ancrer et d'attendre qu'il vienne notre tour pour descendre.

Q Maintenant, vous étiez évidemment pilote avant que la voie maritime ne commence?

R Ah oui, longtemps avant.

Q Dans ce temps-là, vous pilotiez les navires jusqu'à Montréal aussi?

R Oui.

Q Par les anciens canaux?

R Oui, les anciens canaux, dans les courants, qu'ils appelaient, aussi, avant qu'ils mettent de l'eau sur le Lac St-Laurent.

Q Maintenant, aujourd'hui, quelle classe de navires pilotez-vous?

R Je pilote toutes les classes; j'ai piloté les passagers, comme le Tadoussac et les gros bateaux de 730 pieds de la Canada Steamship pour la même compagnie, ainsi que les "packagefreight".

Q Voulez-vous raconter à la Commission comment vous vous etes familiarisé avec la nouvelle voie maritime lors de son ouverture?

R Bien, savez-vous que lors de son ouverture, ils nous ont dit de faire une couple de voya-

ges à bord des bateaux du gouvernement, le Greenville, à partir de Iroquois à Prescott, et on a fait deux voyages de Morrisburg aller à Iroquois, après qu'ils ont monté là; à part ça, il y avait les bouées, les "lights", les lumières, ainsi de suite.

Q Quand vous dites: "Ils nous ont fait faire des voyages sur les navires du Gouvernement," qui est-ce?

R C'est monsieur Dotty qui nous avait avisés de se rendre à telle place, se rendre à bord du bateau si on voulait voir le "seaway canal", avant d'embarquer à bord avec eux autres, et monter jusqu'à Prescott.

Q Qui était avec vous à ce moment-là?

R On était..... il y avait mes deux frères.....

Q Est-ce qu'ils étaientdes pilotes de la Canada Steamship?

R Ils étaient des pilotes de la Canada Steamship; là, il y en a seulement un. Il y avait un nommé St-Amand...

Q Qu'est-ce qu'il est, lui?

R Il était pilote pour le "seaway", pour le tour de rôle, et il est pensionné aujourd'hui; il y avait monsieur Lavallée, Elphège Lavallée qui est pilote dans le tour de rôle.

Q Dans quel district était-il pilote?

R Il est pilote entre Montréal et Cornwall.

Q A part ça?
R Dans cette secousse-là, il y en avait une couple d'autres; j'ignore les noms, je ne me rappelle pas.
Q Qu'est-ce que vous avez fait durant ce voyage-là? Est-ce que c'était tout simplement un voyage de plaisir?
R Seulement pour voir qu'est-ce qui se passait, pour voir s'il y avait bien de la différence avec les vieilles marques, avec le vieux chenal; et on a trouvé que c'était plus facile encore que c'était auparavant.
Q Maintenant, quand aux lieux de la voie maritime, est-ce que vous avez eu de la difficulté à vous adapter aux nouvelles conditions?
R Non, du tout, du tout; je me suis adapté, ç'a été de première classe, du commencement à aller jusqu'à aujourd'hui. Je n'ai jamais eu de trouble.
Q Vous n'avez jamais eu de trouble?
R Non.
Q Mais est-ce que vous avez pu apprendre les nouveaux courants dans le "seaway"?
R Bien, les nouveaux courants dans le "seaway", le courant a été pas mal amorti. Auparavant, il y avait beaucoup de courant. Prenez entre Iroquois et puis la tête du canal de Cornwall, il y avait beaucoup de courant. Du moment qu'ils ont remonté l'eau, le courant s'est trouvé à être disparu, puis le plus fort du courant qu'il y a aujourd'hui, c'est à peu près

deux milles à l'heure, aujourd'hui.

Q Maintenant, lorsque vous êtes pilote à bord des navires, est-ce que vous entraînez les capitaines et les officiers de ces navires-là?

R Ah oui, on les entraîne, oui.

Q De quelle façon les entraînez-vous?

R On leur montre, on leur indique les places où jeter l'ancre, et tout, en cas de brume, quoi faire, ainsi de suite.

Q C'est pour les officiers du navire, ça?

R Oui.

Q Est-ce que ça fait partie de votre ouvrage, ça?

R Bien, c'est supposé faire partie de mon ouvrage; ils sont là pour apprendre, voyez-vous, ça fait qu'on se trouve à leur montrer en même temps. S'ils nous demandent des questions, on leur répond, sur telle marque, s'il y en a beaucoup, telle lumière ici et là, s'il y en a de changée, on leur dit, on les avertit.

Q Monsieur Desgroseilliers, je vous montre un document photocopié. C'est une lettre du vingt-six (26) février mil neuf cent soixante-troi (1963) signée par monsieur Baxter, le vice-président "operating manager" de la Canada Steamship Lines Limited. Voulez-vous prendre connaissance de cette lettre-là et me dire si la signature qui apparaît au bas est la vôtre?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que ce document-là, ça constituait les ententes entre vous et la compagnie, pour vos services?

R Oui monsieur.

Q Je voudrais déposer ce document comme pièce 867: Contrat entre les témoins et la compagnie Canada Steamship Lines Limited.

Q Est-ce que vous participez à des fonds de pension de la compagnie?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous participez à des bénéfices sociaux comme: Assurance maladie, assurance hospitalisation?

R Oui monsieur.

Q Vous participez au plan de la compagnie?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, monsieur Desgroseilliers, voulez-vous nous dire vos réactions lorsqu'il a commencé à y avoir des bateaux de haute mer dans le "seaway"?

R Bien, pour moi, la réaction, j'étais habitué aux bateaux d'en haut, les bateaux des lacs, on les descendait à Prescott, ça fait que la réaction n'a pas été bien bien forte pour les descendre; et les autres bateaux qui montaient, les bateaux des Grands-Lacs, on n'en a pas fait plus de cas.

Ca marche pareil comme ça marchait

auparavant, parce qu'on était habitué avec eux autres, dans l'ancien canal, le canal Soulanges, le canal Cornwall, seulement qu'ils ont grossi, par après, ils sont venus de plus gros en plus gros.

Je n'en ai pas beaucoup passé de remarques.

Q Maintenant, est-ce que parfois vous pilotez des navires dont la passerelle est située à l'arrière complètement?

R Oui, j'ai piloté de ces bateaux-là, la passarelle en arrière, vous voulez dire: la "wheelhouse" en arrière?

Q C'est ça, oui.

R Oui, j'en ai piloté plusieurs de ça.

Q Est-ce que vous avez constaté une différence avec les navires dont la passerelle était située au milieu ou en avant?

R Non, pas de différence; je trouve que la vision est aussi bonne en arrière, pour dire vrai, la "wheelhouse" en arrière, les bateaux que j'ai pilotés étaient à peu près la longueur de cinq cent soixante (560) à cinq cent soixante et cinq (565) pieds de long, comme les gros gros, 730, comme il y en a une couple actuellement, je ne me suis jamais adonné à bord de ceux-là, mais les autres, je ne trouve pas de différence. Ca va excellent.

Q Maintenant, vous êtes familier, je



pense bien, avec le détroit qui s'appelle American Narrows?

R Morton House?

Q American Narrows?

R American Narrows, ah oui.

Q Vous connaissez la place.

R Oui.

Q Pouvez-vous nous dire si vous avez déjà eu l'occasion d'être obligé d'essayer de faire demi-tour ou d'arrêter dans ce chenal?

R Vous voulez dire: Par le mauvais temps?

Q Oui, la brume, n'importe quoi.

R Je me suis fait prendre par la brume, et depuis qu'ils ont le radar à bord, on continue notre chemin, on ralenti la vitesse un peu, vous vous mettez sur le radar, pour exempter de jeter l'ancre, parce que c'est une méchante place; en jetant l'ancre, on se trouve à dévier, le bateau peut "shearer" sur un bord ou sur l'autre, on peut cogner sur les îles, des places que c'est pas mal étroit, ça fait que je ne me suis jamais adonné à jeter l'ancre dans le milieu des îles; soit que je me suis rendu en bas ou en haut.

Q Mais avant que vous ayiez un radard, qu'est-ce que vous faisiez?

R Bien, on était à bord des petits "boats" là, des 250 pieds, on avait plus de chance de se sortir du trou, autrement dit.

Q Maintenant, vous connaissez le dé-



troit aussi de Brockville Narrows?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez déjà eu l'occasion d'arrêter ou d'essayer d'arrêter dans ce détroit-là?

R J'ai arrêté une fois, voilà deux ans, à bord du Murray Bay, en haut des îles du Brockville, je me suis fait prendre dans la brume.

Le radar marchait, mais quand le capitaine a monté - je l'avais préparé d'avance, il m'a dit que le radar n'était pas enligné comme il faut, il y avait un dix à douze degrés à côté de la course.

Quand j'ai vu ça, rendu au point propice pour revirer, j'ai donné le tour de roue, on a jeté l'ancre, on a viré sur l'ancre et on a resté là.

Quand ça s'est éclairci, on a remonté à Coal Batch Shoal, tout à fait en haut de Brockville, on a reviré sur l'autre sens, on a descendu.

Q Maintenant, vous connaissez sûrement la pratique de débarquer les hommes aux écluses, avec un "landing boom"?

R Oui.

Q Vous connaissez cette pratique-là, j'imagine?

R Oui.

Q Est-ce que ça vous cause à vous, comme pilote, des inconvénients quelconque?



R Pour moi, comme pilote, ça ne me cause pas d'inconvénients; c'est le capitaine, bien souvent, c'est lui qui fait les quais, qui fait les "docks" et c'est lui qui se trouve à avoir l'inconvénient; seulement, on est là, s'ils ont besoin de notre aide, on est obligé d'aller à leur aide.

LE PRESIDENT:

Q Vous dites qu'il y a inconvénient; quel inconvénient y a-t-il?

R Bien, l'inconvénient, si le capitaine tombait malade ou quelque chose, était obligé...... ça arrive à une personne, qu'il se sente faible...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous dites que ça cause des inconvénients au capitaine. C'est ça que vous avez dit?

R Oui.

Q Alors, quels inconvénients est-ce que ça cause?

R Bien, c'est ça que je vous dis: Ca arrive, des fois, peut-être que je n'ai pas prononcé le mot voulu, directement bon, mais si un capitaine tombe malade, quelque chose, s'il veut avoir une aide, en cas qu'il vente, quelque chose, je prétends que ça serait mieux faire comme çi, comme ça; on lui dit notre opinion, ça fait que c'est de même que ça s'arrange.

Q Maintenant, est-ce que vous avez déjà été témoin d'accidents en se servant du "landing

boom"?

R J'ai été témoin une fois dans le canal Soulanges, en haut du Lac Quatre.

Q Qu'est-ce qui est arrivé?

R Le "boom" a cassé et l'homme a été à l'eau.

Q Est-ce qu'il s'est tué?

R Non, il s'est nagé à terre, et ç'a été tout.

Q Est-ce que ça fait longtemps de ça?

R Ah oui, voilà toujours bien une quinzaine d'années correct; peut-être plus.

Q Maintenant, est-ce que la manoeuvre que le capitaine est obligé de faire, en mettant un homme à terre, est-ce que des fois le capitaine - l'homme manque son coup, n'arrive pas sur le quai et le capitaine est obligé de se reprendre?

R Non, pas à ma connaissance, parce qu'on a tout un bon set de capitaines à bord de ces "boats"-là, et je n'ai pas eu connaissance qu'ils manquent leur coup encore. Ils vont toujours assez tranquillement; ça peut arriver des fois qu'ils jetent l'ancre avant de faire le quai.

Q Dans les "locks", ça?

R Comment?

Q Dans les écluses?

R Non, entre le quai.

Q Je parle des écluses.



R Les écluses, je n'ai pas eu connaissance jamais qu'on a eu de trouble encore.

Q Ou encore à l'approche d'écluses, au "tying up wall"?

R Oui, au "tying up wall", c'est là que je veux dire, c'est arrivé qu'on jette l'ancre pour faire le "wall", parce qu'il vente trop, pour nous tenir davantage, pour se faire coller sur le quai, par le vent, ou si le vent est au contraire, on jette l'ancre au contraire et ça nous aide à tenir le "boat" sur le quai.

Q Qui est-ce qui fait cette manoeuvre-là? Est-ce que c'est vous ou le capitaine?

R C'est le capitaine.

Q C'est le capitaine?

R Oui.

Q Maintenant, quand vous étiez pilote dans les eaux "open waters", qu'ils appellent, entre les "locks"...

R Oui.

Q C'est vous qui faisiez le pilotage, là?

R Entre les "locks", non, c'est le capitaine.

Q Disons: Dans les lacs?

R Dans les lacs, oui.

Q Dans les lacs, c'est vous?

R Oui, ça c'est correct.

Q Est-ce que vous avez de la difficulté

avec le trafic?

R Non. On peut avoir des petites..... des petites difficultés, des fois, si un bateau se trouve à l'ancre, il peut être dans le chemin, ancré dans le chemin; il faut faire le tour. Donc, il faut faire attention qu'il soit au bout de la chaîne pour être certain qu'on claire correct, pour faire le tour de lui.

Q Maintenant, est-ce que ça arrive que des navires circulent dans le centre du chenal et ne se tassent pas pour vous?

R C'est arrivé, oui, ça arrive..... c'est arrivé plusieurs fois, il y en a qu'on leur demande le chemin pour passer. Ils répondent: "Ca ne dérange pas tes marques."

Q Au cours de votre carrière, est-ce que vous avez eu l'occasion de donner des conseils à des officiers à bord des navires sur lesquels vous vous trouviez, qui sont devenus plus tard pilotes?

R Ah oui, souvent c'est arrivé.

Q Oui.

R Souvent, parce que..... prenez, à bord des bateaux de la Canada Steamship Lines, on peut dire que quarante pour cent des pilotes aujourd'hui qui étaient seconds maîtres et maîtres, je leur ai bien aidé à apprendre la rivière.

Q Maintenant, je vais vous demander une opinion, ne vous sentez pas obligé de répondre si vous ne voulez pas: D'après vous, quelle est la meilleure façon de devenir pilote efficace entre Kingston et





Montréal?

R La meilleure méthode pour un pilote de devenir..... c'est de prendre la roue et gouverner lui-même, pour diriger son "boat".

Quand il est montré par un autre, s'il est seulement - s'il y a un homme de roue, et si le pilote est à côté, et qu'il veut apprendre, il peut apprendre, mais il ne peut pas tout poigner; tandis que s'il avait la roue dans les mains, il est capable de se conduire mieux et il a plus de remarques à prendre pour se diriger, là.

TRANSQUESTIONNE par Me M. LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous avez déjà piloté des navires autres que ceux de la C S L, Canada Steamship?

R J'en ai piloté dans les années passées; dans les premières années, on pilotait les St-Lawrence, McColl Frontenac, les Meisener, et puis les Norris. Pas tout le temps, un voyage de temps en temps, quand ils avaient besoin d'un pilote, ils nous envoyaient.

Q Quand vous dites" les premières années," ça remonte à quand?

R "38 à "40, peut-être "37.

Q Vous voulez dire: mil neuf cent trente-sept (1937), mil neuf cent trente-huit (1938), mil neuf cent trente-neuf (1939) et mil neuf cent



quarante (1940)?

R Jusqu'à temps qu'ils forment le pilotage, l'Association des Pilotes.

Q Depuis qu'il y a eu des groupements de pilotes brevetés d'établis dans la circonscription entre Montréal et Kingston, est-ce que vous avez piloté des navires autres que ceux de la C S L, ou si vous êtes juste affecté aux navires de la C S L?

R Juste les navires de la C S L.

Q Maintenant, je crois comprendre qu'il reste seulement votre frère et vous-même comme pilote de la C S L, à l'heure actuelle?

R Oui, Paul.

Q Est-ce qu'à vous deux, vous pilotez tous les navires de la C S L?

R Oui, tous les navires; il y a certains navires, voyez-vous, qui font leur pilotage eux autres mêmes, et puis, la compagnie, au lieu de nous tenir à rien faire chez-nous, nous envoie à bord de ces bateaux-là pour descendre le bateau ou pour le monter.

Q Vous dites qu'il y a certains navires de la C S L qui font leur pilotage eux autres mêmes?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous faites à bord de ces navires-là quand vous y allez?

R On pilote; eux autres ont rien à faire, ils ne s'en mêlent pas; on fait pareil comme s'ils ne connaissaient rien, ils ne s'en occupent pas







non plus. On fait notre ouvrage à nous autres; eux autres font rien comme officiers, comme maîtres ou capitaines, ça fait qu'ils ne se badrent pas de ça.

Q Savez-vous si la compagnie a entraîné du personnel pour vous remplaçer?

R Bien, ils en entraînent toujours, actuellement, là, il y a des maîtres, des seconds maîtres qui font bien attention, qui nous demandent pour leur montrer, et puis, tout en montrant, ils demandent des questions à propos de l'ancrage, à propos de radar, à propos de çi, à propos de ça; ça fait qu'on leur donne toutes les meilleures explications voulues.

Q Vous-même, vous utilisez le radar?

R Nous autres?

Q Oui.

R Si on est obligé.

Q Vous utilisez le radar?

R Ah oui, souvent, souvent.

Q Où est-ce que vous avez appris à travailler le radar?

R C'est seulement la pratique que j'ai eue, les jours de beau temps, je faisais marcher le radar et je pratiquais dessus.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a des officiers qui ont signé sur les articles de plusieurs navires, à la C S L, qui transfèrent de navire et qui font du pilotage à l'occasion?

R Je crois qu'il y en a seulement un,



ANGUS, STONEHOUSE & CO LTD
TORONTO, ONTARIO

peut-être deux, mais je ne suis pas sûr.
Q Vous n'etes pas sûr?
R Non.
Q Est-ce que vous savez leurs noms, ceux-là, quand même?
R Oui, il y a le capitaine Corky, qui fait un voyage, qui monte, mais qui débarque au canal Welland, ou qui reste à bord, il peut rester à bord un mois, deux mois à bord du même bateau, ça fait qu'il est signé sur les articles comme troisième maître ou quelque chose de même.
Q Comme troisième maître?
R Oui.
Q C'est un capitaine, lui?
R C'est un ancien capitaine de Canada Steamship Lines.
Q Est-ce qu'il est à sa retraite, ou quoi?
R Non, pas encore, il a encore deux ou trois ans à aller pour sa retraite.
Q Et l'autre personne à qui vous référiez, qui est-ce que vous aviez à l'esprit?
R L'autre personne?
Q Oui, vous avez dit qu'il y en avait peut-être deux?
R Oui, il y a peut-être..... ah, son nom..... c'est un anglais, je ne me rappelle pas son nom.
Q Maintenant, comme vous savez, il y a eu une diminution du nombre de navires de lacs

depuis, disons, mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?
R Oui.
Q Une augmentation dans la grosseur des navires, comme vous savez?
R Oui.
Q Pourriez-vous dire combien fréquemment les navires de la C S L que vous pilotez passent dans la circonscription? Disons, le même navire?
R .....
Q Prenez par exemple le Murray Bay?
R Oui.
Q Combien de fois par mois va-t-il passer entre Montréal et Kingston?
R Kingston, bien, ça dépend des voyages qu'il fait; à Sept-Iles, il peut descendre un "round trip" par semaine, mettons, il descend ...
Q Cette année, est-ce que vous avez eu l'occasion de constater qu'il a fait à peu près ça?
R Bien, "tedben" par lui, mais il y en a d'autres; il y en avait toujours, de ces gros-là, qui faisaient la navette, deux ou trois par semaine en descendant, deux ou trois par semaine en montant.
Q Vous aviez deux ou trois gros navires qui descendaient et deux ou trois gros navires qui remontaient?
R Oui, ils faisaient la navette à Sept-Iles, l'autre était à Montréal allège ou qui descendait allège.
Q Est-ce qu'il y avait une entente



avec la compagnie concernant les périodes de repos auxquelles vous auriez droit, entre les divers voyages que vous faites?

R Oui, il y a une entente entre moi puis eux autres; comme le capitaine prend le bateau à St-Lambert, et il le monte jusqu'à Caughnawaga Là, je me repose, ça donne deux heures, trois heures, quatre heures, entre le canal Beauharnois, c'est pareil, jusqu'à Valleyfield, du Snell jusqu'à Cat Island, et de Cat Island, je le monte à Cap Vincent ou.....

Q Une fois que vous avez débarqué à Cap Vincent, je suppose que vous êtes débarqué par le bateau-pilote américain?

R Non monsieur, canadien.

Q C'est monsieur Dougan qui fait votre service?

R C'est monsieur Dougan.

Q Là, qu'est-ce que vous faites? Est-ce que vous allez à Kingston ou si vous restez à Alexandria Point?

R Si on a un autre bateau pour descendre dans l'espace de quatre ou cinq heures, on reste là.

Q Qui est-ce qui vous donne ces ordres-là?

R On appelle à Montréal, à venir jusqu'à cette année, on appelait à Montréal; les années passées, on avait un agent à Kingston qui nous dirigeait, il nous disait quoi faire.



Q Maintenant, est-ce qu'il y a un temps minimum entre chaque voyage durant lequel vous pouvez refuser d'embarquer sur un autre navire, par exemple?

R Ah, ils nous demandent "es-tu assez reposé pour descendre?" Si on dit "oui", c'est correct. Si on dit que non, il voit à remettre un autre pilote, ou si le capitaine fait son pilotage lui-même, ils le font descendre, ils le laissent aller.

Mais c'est bien rare que ça arrive; on fait toujours nos voyages nous autres mêmes, on ne refuse pas, parce que moi-même, je ne suis pas un "dormeux."

Q Est-ce qu'il arrive des fois, comme vous avez dit, que vous embarquez sur un autre navire au bout de quatre ou cinq heures?

R Ah oui, c'est arrivé à ce coup ici encore, quatre ou cinq heures de repos. Même, je n'ai pas dormi cinq heures, j'ai dormi à peu près deux heures, je me suis réveillé, j'ai resté debout.

Q Durant la saison normale, durant l'été, est-ce que les périodes de repos sont plus longues entre les navires?

R C'est un peu plus long parce que les navires sont plus fréquents, il y en a plus, et ça prend plus de temps à descendre à Cardinal, des fois on est obligé de jeter l'ancre; si on jette l'ancre deux ou trois heures, le temps passe, là, si on est retardé à Eisenhower Lock, c'est la même chose.





Q Ma question est la suivante: En été, quand vous débarquez à Alexandria Point, est-ce que les périodes d'attente pour le navire suivant sont plus longues?

R Bien, ça dépend aussi, c'est jamais pareil, pour descendre, ça dépend, des fois on est là six heures, dix heures, douze heures, une journée.

Si on est plus que 48 heures, ils nous font descendre à Montréal par le train.

Q Ils vous font descendre à Montréal par le train?

R Oui.

Q Maintenant, combien de fois avez-vous voyagé par le train, cette année, entre Montréal et Kingston, dans un sens ou dans l'autre?

R Ah, je dois avoir au moins..... un "avereage"..... à peu près quatre voyages par mois. Quatre voyages de train par mois.

Q Quatre voyages de train par mois?

R Il y a des mois, peut-être cinq.

Q Et puis, combien faites-vous de voyages par semaine, de voyages de navires par semaine, en moyenne?

R Par moyenne, on en fait deux, des fois trois; le plus qu'on peut faire, c'est trois.

Q Combien la Canada Steamship a-t-elle de navires qui circulent entre Montréal et Kingston, à votre connaissance?



R Actuellement, ils en ont 36, je crois.

Q Est-ce qu'ils ont tous circulés cette année?

R Non, il y en a, des charbonniers qui sont restés par en haut, j'oserais dire qu'il y en a trois de ceux-là qui sont sur le pavillon anglais, qui sont obligés de prendre des pilotes dans le tour de rôle.

Q Combien est-ce qu'il y en a effectivement qui auraient circulé cette année, approximativement?

R Ca, je ne peux pas vous dire, parce que, voyez-vous, il y a des "freights", les "baggage freight" qu'on appelle, ils revirent à Toronto, d'autres qui descendent à Montréal, d'autres à Hamilton, ça revire de bord et ça remonte en haut; ça, on ne sait pas au juste, je ne peux pas vous dire.

Q Maintenant, vous êtes détenteur d'un brevet émis par l'autorité de pilotage, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q C'est un brevet permanent, ça? Il n'est pas renouvelé à tous les ans, que je sache?

R Non, c'est permanent.

Q Est-ce que l'autorité de pilotage vous a demandé, à intervalles réguliers ou à certains intervalles de passer des examens phyisques?

R Non.

Q Ou des examens pour la vue?

R J'ai passé des examens pour la vue, oui.

Q Des examens pour la vue seulement?

R Oui.

Q Est-ce que c'est régulier, ces examens-là?

R Bien, l'année passée, ils ne m'ont pas appelé.

Q Ils ne vous ont pas appelé l'année passée?

R Non.

Q Mais avant ça, est-ce que vous étiez appelé à tous les ans?

R Tous les deux ans.

Q Et depuis toujours, ça? Ou si c'est seulement depuis que vous avez un certain âge?

R Non, tous les deux ans, avant.

Q Toujours, depuis mil neuf cent trente-quatre (1934), que vous êtes appelé à tous les deux ans?

R A tous les deux ans.

Q Maintenant, est-ce qu'il vous est déjà arrivé d'avoir soit un accident ou soit, disons, un incident, de cogner un mur un peu fort, des choses comme ça, avec la C S L?

R Non, je n'ai pas poigné de mur ni défoncé de porte sur les locks.

Q Est-ce qu'il vous est arrivé un



accident quelconque en circulant, par exemple?

R En circulant, oui, il m'est arrivé d'avoir une collision avec le qui-vive, et ça, de la manière que ça s'est passé, j'étais en droit, parce que j'avais demandé deux sifflets, et il est venu trop vite; il aurait dû m'attendre, dans le canal, dans le temps du vieux canal.

Q Ma question est simplement à savoir: Qu'est-ce que vous faites dans le cas d'un accident? Est-ce que c'est vous qui faites le rapport ou le capitaine?

R Le capitaine.

Q C'est le capitaine qui fait le rapport?

R Oui.

Q Vous, vous n'avez pas à faire de rapport?

R Non, seulement l'autre jours qu'ils m'ont demandé de signer une fois, une petite affaire, un petit "bumpage" qu'on s'était fait, une porte cognée, une affaire insignifiante. Il m'a demandé de signer le rapport, je l'ai signé, puis ç'a été tout.

Q Le rapport avait été préparé par vous-même ou par le capitaine?

R Le rapport avait été préparé par le "lock master".

Q Et dans l'autre cas que vous avez mentionné, le rapport qui était préparé par le capitaine

- fait par le capitaine, vous dites?

R Ca, c'est les accidents en dehors du canal.

Q En dehors du canal. A qui sont envoyés ces rapports-là? Est-ce que vous savez?

R A la Canada Steamship Lines; je n'en vois pas d'autres.

O Est-ce que vous avez à faire quelques rapports ou quoi que ce soit qui se rendent à l'autorité de pilotage?

R Non; on avait l'habitude d'envoyer le nombre de bateaux, le temps qu'on partait, le temps qu'on arrivait; et aujourd'hui, ils nous ont dit de discontinuer ça.

Q Qui vous a dit ça?

R C'est le surintendant des pilotes; comment est-ce qu'on l'appelle.....

Q Le capitaine Edwards ou monsieur Melançon?

R Monsieur Melançon. Ce n'était plus nécessaire de faire rapport.

Q Depuis quand ça, que ça vous a été dit?

R Ca doit faire quatre ans de ça, qu'on ne fait plus de rapport.

Q Est-ce que la nouvelle loi maritime était ouverte à ce moment-là, quand il vous a dit ça?

R Non.

Q Avant ça?



R Avant ça; un an avant, je crois.

Q Avez-vous déjà eu de la difficulté avec les ponts, à travers le canal, à Beauharnois?

R J'ai été à bord d'un bateau qui a eu de la difficulté.

Q Voudriez-vous expliquer à la Commission - de quel navire s'agissait-il?

R A bord du Prescott.

Q Qu'est-ce qui est arrivé, à ce moment-là?

R On descendait bien tranquillement, on a crié pour le pont, où on est supposé crier. Ils nous ont "flashé" la lumière rouge. On a continué à descendre tranquillement...

Q La lumière rouge, ça veut dire quoi, ça? Qu'il faut attendre?

R En "flashant", ça veut dire: viens t'en.

Ca fait qu'en descendant, à un certain moment, ils ont arrêté de "flasher". On a renversé l'engin, puis on a arrêté.

Vu qu'il y avait pas mal de courant, on a parti encore d'avant. Il fallait toujours manoeuvrer, un petit coup d'avant, un petit coup d'arrière, pour arrêter le bateau.

Ils ont "flashé" la lumière encore. Là, le capitaine, vu qu'il prenait une "shear" pour s'en aller de travers, il a donné un petit coup d'avant,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et on approchait toujours; ça fait que le pont montait.

Rendu à une certaine distance, il a arrêté court. Quand on a été trop proche, on a jeté les ancres, on a renversé, mais on est venu de travers dans le pont, mais on n'a pas fait pour cenq cents de dommage, tout a bien été.

Q Je comprends que vous ne faites pas de pilotage dans le canal, et sentez-vous libre de ne pas répondre si vous n'êtes pas en mesure de répondre à ceci, mais les pilotes du tour de rôle ont suggéré qu'il devrait y avoir un système de radio-téléphone avec les ponts, directement. Pensez-vous que ça serait utile?

R Ca serait une bonne chose. Autrement que ça, autrement que ça, quand on voit que le pont n'ouvre pas à temps, on est obligé d'appelerle dispatcher à Beauharnois, si c'est le pont des chars, on est obligé d'appeler le dispatcher, s'il n'ouvre pas assez vite, pour savoir sa connaissance; mais on est obligé d'avoir le bateau sous contrôle pour arrêter en temps, en cas qu'il y ait quelque chose qui ne fonctionne pas.

A Beauharnois, depuis ce temps-là, ils ont établi un ancrage qu'on peut revirer avant d'être au pont, d'être trop proche, pour nous donner une chance d'arriver, pour ne pas être pris par le courant là-dedans.

Q Maintenant, est-ce que ça vous arri-

ve de faire de la manoeuvre à l'arrivée à l'écluse Iroquois ou à Snell Lock, ou si c'est le capitaine qui fait ça?

R Ca m'arrive de temps en temps, si le capitaine n'est pas trop bien, on est obligé de le remplaçer; c'est arrivé, je ne sais pas combien de fois, mais ça arrive deux ou trois fois par année.

Q Quand vous dites "le capitaine", est-ce que c'est toujours le capitaine qui fait la manoeuvre, autrement dit, ou si c'est le premier officier?

R C'est toujours le capitaine.

Q C'est toujours le capitaine qui fait les écluses et qui fait le canal?

R Qui fait les écluses et qui fait le canal, oui.

Q La deuxième personne à qui vous avez référé tout à l'heure, qui serait peut-être en cours d'entraînement, ou qui agirait peut-être parfois comme pilote, est-ce que ça ne serait pas le capitaine Donaldson?

R Donaldson, c'est en plein ça.

Q Est-ce que c'est ce nom-là que vous aviez à l'esprit?

R Oui, Donaldson.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith).

LE TEMOIN:

R Pourriez-vous me répondre en français

parce que.....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Les navires que vous pilotez pour la Canada Steamship, qui sont enregistrés sous pavillon britannique...
R Oui.
Q ... sont-ils exempts du paiement des droits de pilotage?
R Ceux qui sont enregistrés, je sais qu'il y en a trois qui sont enregistrés sous pavillon britannique, et ils sont obligés de prendre un pilote et de le payer.
Q Ils sont obligés de prendre un pilote, un pilote de la compagnie?
R Dans le tour de rôle.
Q Dans le tour de rôle?
R Oui.
Q Et vous dites "pavillon britannique", mais vous ne voulez pas dire "pavillon canadien"?
R Non, britannique, des Bermudes ou Britannique, je ne sais pas qu'est-ce que c'est; il y en a qui appellent ça "des Bermudes", ceux-là, ils ne nous prennent pas, ils prennent les pilotes en dehors, à Cap Vincent, les pilotes étrangers qui le descendent à Snell, et un autre part à Snell et le descend à Montréal.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que les bateaux que vous pilotez pour la Canada Steamship sont des bateaux normalement exempts du droit de pilotage?

R Oui monsieur.

Q En d'autres termes, si vous n'étiez pas là et que le capitaine pouvait faire l'ouvrage, il le ferait?

R Oui monsieur.

Q Sans être obligé de payer de droit de pilotage à l'organisation des pilotes?

R Oui, parce qu'autant que possible, quand on est disponible, ils nous envoient à bord.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, une question, monsieur Desgroseilliers: Est-ce que vous et votre frère, vous pilotez tous les navires de la C S L qui voyagent entre Kingston et Montréal?

R Oui monsieur.

Q Tous?

R Tous les bateaux.

Q Tout ce qui passe?

R On pilote tous les bateaux, comme je vous disais tout à l'heure, si on est disponible, ils nous envoient à bord des "boats" qui font leur pilotage eux autres mêmes, qui ont l'habitude de faire leur pilotage, et ils nous envoient, nous autres, pour ne pas nous laisser à la maison à rien faire, autrement dit.



Q Maintenant, est-ce qu'il est obligatoire pour un navire de la compagnie de vous prendre comme pilote?

R Ah oui.

Q Alors, il n'y a pas de navire de la compagnie qui circulent entre Kingston et Montréal sans un pilote?

R S'ils montent à Kingston sans un pilote?

Oui, il y en a qui montent sans pilote.

Q Maintenant, savez-vous ce qui guide la compagnie ou le capitaine pour vous demander ou pour ne pas vous demander?

R Le capitaine, eh bien, ça, je ne peux pas dire; il y a des capitaines qui nous demandent quand on est disponible.

Q Et il y en a d'autres qui ne vous demandent pas?

R Il y en a d'autres qui nous demandent pas, qui continuent la même chose. En nous demandant pas, si on est là, on prend les moyens voulus pour leur envoyer un télégramme, pour dire qu'on les attend au Cap Vincent ou à Kingston, pour les descendre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Sauriez-vous quel pourcentage de navires de la C S L qui circulent, disons, à partir de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Cap Vincent en descendant, qui ne prennent pas de pilote soit breveté, les pilotes du tour de rôle, soit vous-même ou votre frère?

R Ca, j'oserais dire...... c'est malaisé à dire; il y en a qui en prennent, d'autres qui n'en prennent pas. C'est une affaire mélangée. Quand on est disponible, ils nous emploient autant que possible.

Q Sauriez-vous si les capitaines, quand ils ne prennent pas de pilotes du tour de rôle ou vous-même, reçoivent une rémunération s'ils font le voyage?

R Ah ça, je ne sais pas; c'est entre eux autres et la compagnie, ça.

Q Vous ne savez pas?

R Je ne peux pas vous dire, je ne peux pas vous dire au juste.

Q Qu'est-ce que c'est, les noms des trois navires qui sont sous la pavillon britannique?

R C'est le Eskimo, le Corendale et le Stadacona.

Q Connaissez-vous le capitaine Coleman?

R Ah oui, très bien.

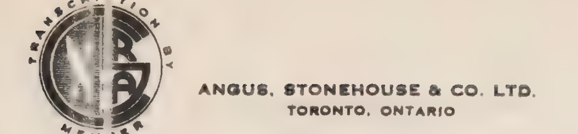
Q Est-ce que le capitaine Coleman, à votre connaissance, aurait fait du pilotage à bord des navires de la C S L?

R Ah, je sais qu'il en a fait à bord du Kenora.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q A bord du Kenora?
R Oui, dans le temps du canal Soulanges.
Q Mais l'an dernier?
R Je ne peux pas dire.
Q Maintenant, utilisez-vous le chenal de Kingston, au nord de l'île, Wolfe Island?
R Oui, je connais ça.
Q Est-ce que vous l'utilisez rarement ou souvent?
R Ah bien, cette année, je l'ai utilisé quatre ou cinq fois, avec les gros bateaux.
Q De 750 pieds de long?
R 585, 635, 636, quelque chose de même; puis j'en ai monté un de 730, aussi, même avant qu'ils creusent le pied de la grande île, j'en ai monté un de 730 pieds.
Q Quel est votre avis, d'après votre expérience, quant à l'utilité de ce chenal-là?
R L'utilité, c'est bien..... ç'a bien sa place, jusqu'à 23 pieds de tirant d'eau, parce que ça exempterait beaucoup de dépenses pour les pilotes du tour, pour nous autres mêmes, et puis, quoiqu'à la longueur du trajet, j'oserais dire, un bateau qui marche à une vitesse de 17 ou 18 milles, il peut sauver 15 à 20 minutes de temps en passant par Kingston, en passant par le cap, par Kingston, c'est 15 à 20 minutes plus long, mais si on s'en va à Picton, on sauve ce temps-là, quand on passe par Kingston, un navire qui se rend au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





canal Welland, ça lui prend quinze à vingt minutes de plus.

Q Est-ce qu'il y a des avantages pour un navire à passer par le côté du nord, même si ça peut lui prendre quinze à vingt minutes de plus?

R Il y a un temps, c'est rare qu'on passait, le monde ne voulait pas passer par le cap, ils étaient habitués, ils voulaient passer par Kingston; depuis que le "seaway" est ouvert, ils ont demandé à continuer par le cap, je ne sais pas pour quelles raisons, parce que le chenal est aussi beau de l'autre côté comme celui de ce côté ici.

LE PRESIDENT:

Q Les quatre fois que vous êtes passé par Kingston, cette année, pourquoi êtes-vous passé par là?

R Je suis passé par là pour monter les bateaux qui vont à Picton, on débarque à Kingston et eux autres continuent leur route le long de l'île Amherst.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

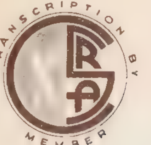
Q Est-ce qu'à votre avis un capitaine peut faire tout seul le pilotage de Kingston à Montréal?

R Bien, il y en a.

LE PRESIDENT:

Q Y compris les écluses?

R Il y en a, je n'oserais pas dire tous,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mais il y en a.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Qui fait le pilotage, y compris les écluses et le canal?

R Bien, savez-vous, ceux qui font le pilotage eux autres mêmes, ils ont des maîtres pour leur aider, soit le second maître ou le premier maître, et ils font chacun leur bout de rivière, et le capitaine est toujours debout pour faire les écluses et les attaches.

Q En pratique, est-ce qu'il n'est pas juste de dire que c'est impossible pour un seul homme de faire tout le pilotage, les écluses et le canal, tout le long?

R Ca peut se faire, mais il aurait besoin de repos en arrivant ici.

Q En somme, vous avez dit, je pense, que ça peut prendre autour de dix-huit heures, en montant, pour faire le trajet?

R Dix-huit heures en descendant, et en montant, vingt-deux, vingt-trois ou vingt-quatre heures; ça dépend du retardement.

Me MAURICEJACQUES,
pour la Commission:

Q Capitaine, vous avez dû, à l'occasion, naviguer avec à peu près tous les capitaines de la Canada Steamship?



R Tous les capitaines de la Canada Steamship, puis d'autres avant.

Q Vous connaissez aussi pas mal tous les maîtres?

R Oui, les maîtres, je les connais tous.

Q Maintenant, vous êtes apparemment un vieux marin d'expérience; sans mentionner de noms, les capitaines ou les maîtres avec qui vous avez navigué, pensez-vous qu'ils sont qualifiés et compétents pour faire l'ouvrage qu'ils font entre Kingston et Montréal?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il arrive que les maîtres font le pilotage à votre place sur le lac, pendant que vous êtes à bord du navire?

R Non, pas durant que je suis à bord; c'est toujours moi qui fais mon ouvrage, seulement que je les laisse pratiquer, mais je suis là pour les surveiller.

Q Est-ce que vous avez l'occasion de vous servir de radio-communication?

R Oui.

Q Quel langage utilisez-vous dans vos communications?

R Bien, si on appelle, si on donne des "safety calls", qu'ils appellent, on les donne en anglais. Si on se parle, comme moi j'appelle mon frère, des fois, je parle en français; un autre pilote,

je vais parler en français.

Il y a des pilotes qui ne parlent pas français, je leur parle en anglais, c'est de même, ainsi de suite.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Desgroseilliers, vous avez dit que vous avez fait un voyage ou deux à bord du Grandville pour connaître la voie maritime, et que vous aviez été envoyé par monsieur Duffy. Est-ce que j'ai bien compris?

R Oui monsieur.

Q Qui était monsieur Duffy?

R Monsieur Duffy, c'était l'agent pour le grain de la Canada Steamship Lines; c'est lui qui nous dispatche.

Q Vous avez dit, au cours de votre témoignage, monsieur Desgroseilliers, que parfois vous aviez à rencontrer des navires qui tenaient le centre du chenal malgré le fait que vous leur aviez donné un signal?

R Oui monsieur.

Q Quels sont les navires qui font cette manoeuvre? Est-ce qu'il s'agit de navires océaniques ou des navires des lacs?

R Ah, c'est les océaniques, en partie.

Q Sur lesquels il y a des pilotes?

R Avec des pilotes à bord.

Q Ca arrive souvent, ça?

R Comment?

Q Est-ce que ça arrive souvent?

R Non, pas trop souvent; ça arrive une fois de temps en temps, mais quand ils ne se dérangent pas, il faut faire le tour d'eux autres, il faut se déranger.

Q Est-ce que vous avez fait des plaintes, des fois, vous, à ce sujet-là?

R Non, je n'aime pas ça faire des plaintes, je ne me suis jamais plaint contre personne, j'ai rien qu'une couple d'années à aller, je ne prétends pas commençer.

Q Vous nous avez dit que les navires de la Canada Steamship Lines qui vont à Sept-Iles et qui remontent avec du minerai de fer faisaient un voyage par semaine. Est-ce que vous voulez dire: Un voyage aller et retour ou simplement un voyage en montant une semaine et en descendant la semaine suivante?

R Un voyage aller et retour, s'ils descendent allège, à la destination qu'ils vont, s'ils vont à Hamilton, ils descendent allège, ils peuvent faire un voyage par semaine.

S'ils montent sur le Lac Erié, s'ils déchargent là, ils prennent un voyage de charbon pour Hamilton, là, ça peut prendre un neuf ou dix jours, une couple de jours de plus, trois jours.

Q Alors, ils peuvent faire un voyage en une semaine, ou à chaque huit ou neuf jours, s'ils



ANGUS, STONEHOUSE & CO LTD
TORONTO ONTARIO

vont jusqu'au Lac Erié?
R Oui.
Q Maintenant, parmi les navires que vous pilotez pour la Canada Steamship Lines, est-ce qu'il y a des navires océaniques, de mer?
R Non, il n'y en a pas; c'est tous des bateaux des lacs.
Q C'est tous des bateaux des lacs?
R Tous des bateaux des lacs.
Q Est-ce qu'il y en a qui descendent plus bas que le fleuve? Dans le golfe et Terreneuve?
R Les bateaux qu'on pilote, il y en a qui se rendent jusqu'à Havre St-Pierre; c'est le plus loin qu'ils vont, ou Sept-Iles.

A part ça, les autres..... il y en a un bateau de la Canada Steamship, l'Eskimo, il va tout droit sur l'autre côté.
Q Est-ce qu'il y en a d'autres, comme l'Eskimo, sous le drapeau canadien?
R Il y en a un qui a fait le voyage, l'année passée, du port de Chambly, il a fait un ou deux voyages, je ne peux pas vous dire au juste.
Q Est-ce que vous l'avez piloté, celui-là?
R Celui-là, je l'ai piloté en haut, pas en bas, je l'ai piloté.
Q C'est un navire océanique, ça?
R Non, c'est un navire de lacs; il est supposé de lacs. Je ne sais pas comment ils sont



amanchés; ils l'ont envoyé en bas, toujours.

Q Quand vous dites "en bas", c'est où, ça?

R En bas, de l'autre côté de l'océan, dans les vieux pays.

Q Maintenant, dans le cas du navire Fort Chambly qui est allé en bas ou de l'autre côté, comme vous dites, est-ce que c'était le capitaine qui faisait les écluses et les canaux?

R Ah oui, à ma connaissance, tant qu'il a été rendu à Montréal, ici à Montréal aller en bas, je ne peux pas vous dire.

Q Mais dans votre district, est-ce que c'est lui qui faisait les écluses et les canaux?

R Son nom, vous dites?

Q Celui-là dont vous parlez, le Fort Chambly, que vous avez piloté...

R Oui.

Q ... vous l'avez piloté dans votre circonscription?

R Oui.

Q Est-ce que c'était le capitaine qui faisait les écluses?

R C'était le capitaine qui faisait les écluses, oui.

Q Comme pour les navires des lacs?

R Oui, la même chose.

Q Avez-vous déjà piloté des navires océaniques...

R Non, jamais.

Q ... autre que celui-là?

R Non, je n'ai jamais piloté autre chose, depuis que je suis spécial, autrement dit, pour la compagnie, que des bateaux des lacs; je n'ai jamais piloté des bateaux d'eau salée.

Q Maintenant, vous avez aussi voyagé sur les Grands-Lacs, dans le temps où vous alliez jusqu'à Fort William?

R Oui.

Q Vous pilotiez à ce moment-là également des navires de lacs?

R Bien, dans ce temps-là, quand j'ai voyagé à Fort William, j'étais homme de roue seulement.

Q Vous étiez homme de roue?

R Oui.

Q Maintenant, ces navires-là que vous avez pilotés, ou sur le Fort Chambly, est-ce que vous avez eu des difficultés avec les hommes de roue?

R Avec les hommes de roue?

Q Oui.

R Ah, c'est arrivé une couple de fois de leur parler fort un peu, mais..... de leur brasser la tête, autrement dit, mais on nepeut pas dire, pas pour avoir du trouble.

Q Comment est-ce que vous donnez vos ordres à l'homme de roue?

R Que j e donne les ordres à l'homme de roue?



Q Oui.

R Bien, je leur dis: "Port, starboard, steady".

Q Donnez-vous ça par degré, quand vous voulez aller à tribord...

R Non, je leur dis: "Port, slow," ou bien donc "steady, starboard", c'est pareil, et puis: "slow," puis "steady".

Q Est-ce que vous leur faites des signes indicateurs avec vos mains, quand vous voulez aller, par exemple à "port"?

R Ca arrivera des fois, dans des "sharp turns", dans les courbes, pour être sûr: "port ou starboard", puis toujours avec la main, soit d'un bord ou soit de l'autre.

Q Maintenant, généralement, quand vous donnez vos ordres aux hommes de roue, est-ce que vous leur donnez vos ordres en français ou en anglais?

R En anglais, en partie; en français aux canadiens; en anglais aux anglais.

Q Comment est-ce que vous dites ça aux canadiens?

R "Envoye à droite, envoye à gauche."

Q Vous ne vous servez pas des mots "port et starboard"?

R Ah bien, babord et tribord.

Q Vous vous servez des mots: babord et tribord?

R Eux autres, quand même qu'on leur

dirait ça, ils pourraient se tromper; on n'est pas habitué avec ça. C'est: envoie à droite et envoie à gauche.

Q Vous leur dites des fois: Envoie à port et à starboard ?

R Oui.

Q Et ils comprennent ça?

R Ils comprennent ça pareil.

TRANSQUESTIONNE par Me J. RICHARD,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Desgroseilliers, en tant que navigateur et pilote, est-ce que vous appartenez à une association professionnelle quelconque?

R ..... en tant que pilote?

Q En tant que navigateur, comme marin, est-ce que vous appartenez à un groupement quelconque?

R Non.

Q Précisément, est-ce que vous appartenez au Canadian Merchant Service Guild?

R Non, aucune association, aucune union.

Q Aucune association?

R Non.

Q Maintenant, je crois que vous avez mentionné tout à l'heure que vous aviez des ententes avec votre compagnie au point de vue secours maladie ou secours accident ou chose comme ça; pourriez-vous nous dire quelle est la nature de ces plans de protection que vous avez avec votre compagnie?

R Pleine protection avec la compagnie; si je suis malade, mon salaire court quand même, et puis l'assurance payée, les maladies, et puis j'ai le plan de pension à part ça.

Q Vous parlez d'assurance; est-ce que vous appartenez à un plan d'assurance-groupe de la compagnie?

R Oui, Zurich Insurance.

Q Maintenant, est-ce que vous avez des vacances payées par la compagnie?

R Vous voulez dire, payées..... en étant malade?

Q Non, des vacances annuelles? Parce que je vois, dans l'entente qui a été produite tout à l'heure, qu'il n'y a absolument aucune mention de congé durant la saison.

R Non, il n'y a pas de congé, on continue du premier (1er) avril jusqu'au premier (1er) décembre.

Q Dans cette période-là, vous n'avez pas de vacances?

R Pas de vacances, on n'a pas de vacances.

Maintenant, on va chez-nous en attendant les ordres pour partir sur un autre bateau.

Q C'est ça vos vacances?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez des bonus à la fin de l'année?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui monsieur.

(Interrogé en anglais par Me Mason).

LE TEMOIN:

R Voulez-vous le répéter en français? Parce que c'est trop dûr pour moi en anglais.

Mr. C. MASON,
pour la Dominion Marine Association:

Q Pilot, it is not every vessel belonging to Canada Steamship Lines that you pilot down river. There are some vessels, it is not correct, that proceed down river without either you brother or yourself on board?

R Si le pilote n'est pas là pour prendre le bateau, le capitaine, s'il connaît la rivière, il continue la même chose jusqu'à temps qu'on embarque à bord du bateau, soit à Iroquois en descendant, ou bien donc à Beauharnois en montant.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Le Fort Chambly que vous aviez descendu avec un capitaine à bord, est-ce que ce n'était pas le capitaine Coway qui était à bord?

R Non, c'était le capitaine Thompson ..... pas Thompson..... Beaton.

Q Et est-ce que le capitaine Beaton n'est pas descendu du navire à St-Lambert, et qu'il n'y a pas le capitaine Coway qui a monté à sa place pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

prendre le navire ensuite?

R Je ne sais pas.

Q Le capitaine Coway, savez-vous si c'était le capitaine habituel du Fort Chamblay?

R C'est le capitaine habituel du Fort Chambly.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire

Le douzième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

LUCIEN EMOND -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Voulez-vous dire votre nom et votre âge, monsieur Emond?
R Lucien Emond, 59.
Q Et votre fonction?
R Secrétaire-trésorier de la United Montreal Pilots,ainsi que de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.
Q Monsieur Emond, vous avez déjà témoigné devant cette Commission?
R Oui.
Q Et on vous avait demandé de produire,





s'il y en avait une, la résolution de banque autorisant le transfert des fonds de la Société United Montreal Pilots à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central. Est-ce que vous avez fouillé dans vos dossiers à cet égard?

R J'ai fouillé dans mes dossiers; je n'ai pas retrouvé aucune résolution dans ce sens-là, mais je suis certain qu'il y a eu une discussion verbale à l'assemblée.

Q Est-ce que vous avez une résolution spéciale adoptée à l'époque, en matière bancaire, par exemple?

R Oui, j'en ai une ici.

Q Pourriez-vous en donner lecture à la Commission et la déposer?

R "Proposé par monsieur Paul DeVillers, secondé par monsieur Raymond Vallée que le conseil d'administration désigne messieurs Orance Hamelin, président, Adélard Tremblay, ancien président, Richard Barrett, premier vice-président, Paul-A. Lachance, deuxième vice-président, à signer au nom de la Corporation tous les effets bancaires et de commerce. En particulier, le président et le secrétaire-trésorier et l'assistant secrétaire-trésorier sont autorisés à signer les formules bancaires coutumières à cet égard aussitôt que possible, et à dater ces formules comme si leurs textes avaient été adoptés àla présente assemblée. Adoptée."

Q Est-ce qu'on pourrait déposer ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

document comme pièce 787?

Q Et est-ce que vous êtes allé rencontrer le banquier de la United Montreal Pilots et de la Corporation, au moment du transfert?

R Oui.

Q Et quelle a été la conclusion de cette rencontre? Quel a été le contenu de cette conversation que vous avez eue avec votre banquier?

R Bien, les banquiers ont exigé les deux formules coutumières de la banque, ainsi que la formule d'adhésion et des amendements à la Corporation.

Q La Corporation ou la Société?

R Bien, la Société, je veux dire: La Société.

Q La Société Montreal United Pilots?

R Oui.

Q Lorsque vous parlez des formules ordinaires de la banque, de quelles formules s'agit-il?

R Ah bien, pour les protêts; les formules pour les protêts et autres.

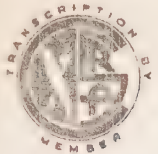
Q Est-ce qu'il s'agit de la formule pour charger les frais d'administration bancaires? Est-ce que c'est ça?

R Oui.

Q Et alors, est-ce que vous avez fourni à la banque les procurations ainsi que les formules d'amendements à la Société United Montreal Pilots?

R Oui.

Q Et est-ce que la banque vous a deman-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dé d'autres documents?

R Non, c'est tout ce qu'elle m'a demandé.

Q Par ailleurs, est-ce que vous avez produit à la Banque la résolution que vous venez de déposer?

R .....

Q Est-ce que la banque vous a demandé ce document?

R Oui.

Q On vous avait aussi demandé d'indiquer, dans le total du bilan qui avait été déposé pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), le montant des cotisations à la Fédération des Pilotes du St-Laurent et des cotisations au Canadian Merchant Service Guild. Est-ce que vous pourriez dire quel était le montant global, et comment se sont partagées ces deux cotisations?

R Le global était trente-six mille neuf cent vingt-cinq dollars ($36,925.00), distribués comme suit: Au Canadian Merchant Service Guild, neuf mille deux cent vingt-cinq dollars ($9,225.00); et à la Fédération des Pilotes du St-Laurent $27,700.00.

Q Votre Corporation a fait un certain nombre de recommandations particulières à la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage, et ces recommandations sont reproduites au paragraphe 628 et suivants, recommandations de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central et de la Société United Montreal Pilots.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

On déclare, au début du mémoire, que chaque groupement a écrit à ses membres en faisant parvenir une copie des projets de recommandations du groupement, et demandant aux membres de faire savoir leur approbation ou désapprobation de ces recommandations.

Vous rappelez-vous si votre groupement a envoyé une lettre ainsi formulée à chacun des membres?

R ..... je crois que ç'a été discuté en assemblée générale.

Q Est-ce qu'il y a eu une assemblée générales de vos membres au mois de juin cette année?

R Non.

Q Alors.....

R Mais ça, ç'a été prévu avant, je crois; ç'a été discuté avant, je crois.

Q Est-ce que vous référiez, à ce moment-là, à l'assemblée générale annuelle de l'hiver précédent?

R Oui.

Q Pourriez-vous vérifier dans vos dossiers à savoir si c'est à l'assemblée générale annuelle précédente que ç'a été discuté, ou si effectivement vous avez envoyé des lettres à chacun des membres?

R Ah bien ça..... je peux prendre note et vérifier ça.

Q S'il vous plaît. Et voudriez-vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vérifier..... si ce sont des lettres, voudriez-vous apporter à la Commission une copie de la lettre qui a été expédiée, ainsi que des projets de recommandations qui étaient annexés, et faire part à la Commission si vous avez eu des réponses défavorables, quel en était le contenu, des recommandations additionnelles ou contraires que vous avez pu avoir?

R .....

LE PRESIDENT:
Est-ce que ce sera un document qui va être produit?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, on m'informe qu'il y a effectivement une lettre qui a été envoyée; alors, on peut tout de suite lui réserver une cote. Je suis persuadé que le témoin trouvera cette lettre.

LE PRESIDENT:
868. Alors, pourriez-vous donner la description?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Même description que pour le cas précédent.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Et liste.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Et liste des recommandations spécifiques, évidemment, spécifiques à ce groupe.

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET,c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Emond, qui sont les banquiers de la Société United Montreal Pilots et la Corporation?

R La banque Canadienne Nationale, bureau chef à la Place d'Armes.

Q Vous nous avez déjà dit que les chèques que vous recevez du ministère, représentant les droits de pilotage gagnés par les pilotes de votre circonscription étaient adressés et faits au nom de la United Montreal Pilots?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils sont endossés avec une étampe par United Montreal Pilots, ou est-ce qu'il y a une signature?

R Ils sont endossés par une étampe de United Montreal Pilots, et j'appose ma signature comme secrétaire trésorier; et en plus de ça, bien, j'ai une autre étampe de la Corporation, avec ma signature.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Comme secrétaire-trésorier également?

R Oui.

Q Vous nous avez donné le détail d'une cotisation de $36,920.00 payés tant au Guild qu'à la Fédération. Je ne me rappelle pas pour quelle année; pouvez-vous nous dire?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962).

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, nous sommes dans une situation assez cocasse: J'ai un témoin, puis par ailleurs mes confrères ne sont pas tout à fait prêts à l'interroger.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Par ailleurs, d'autres témoins qui devaient venir n'ontpu se rendre pour d'autres motifs.

Alors, présentement, personnellement, je n'aurais pas de témoin à produire, étant donné que je ne savais pas combien de temps ça devait dûrer, cette journée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Nous devions avoir l'un des pilotes non-membre de la Corporation pour la circonscription de Montréal-Québec; malheureusement, à cause de la température, il n'a pu se rendre.

LE PRESIDENT:
Maintenant, pour demain?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Demain, monsieur Dougan se présentera devant la Commission, avec son avocat, demain matin; et si la température relâche, deux des pilotes non-membres de la Corporation seront présents devant la Commission, mais je doute fort qu'il y en ait deux. Il y en aura peut-être un.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





LE PRESIDENT:

A tout évènement, s'il fait cette tempête-là demain après-midi, il y aura peut-être lieu d'ajourner plus à bonne heure pour permettre à ceux qui ont des avions à prendre.

A tout évènement, nous finirons au plus tard à quatre heures et demie.

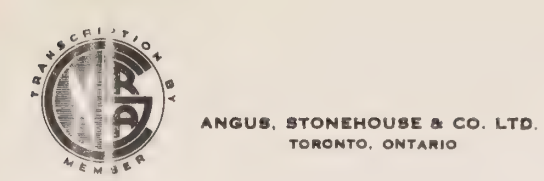
Maintenant, ceux qui voudront partir avant - mon collègue monsieur Renwick partira quelques minutes avant, à quatre heures moins quart, mais s'il fait tempête comme il fait là, il faudra y penser.

A tout évènement, tâchez de vous organiser pour que nous ayions de la matière le plus possible demain.

A date, nous avons été très chanceux, ce sont des choses exceptionnelles, c'est rare qu'on a perdu un peu de temps. Alors, dans les circonstances, on ne peut pas dire vraiment qu'on a perdu du temps, dans les circonstances normales.

Voici, en autant que Montréal est concerné, vous savez d'abord que nous allons être ici pour toute la






semaine du 13 janvier.

La semaine précédente, nous avons fait des arrangements nécessaires pour faire un voyage à Washington, pour rencontrer les autorités américaines, non pas pour y conduire une enquête, mais simplement pour les rencontrer et pour leur dire qu'une enquête se fait ici, et que ce serait bien intéressant d'avoir leur version, ou qu'ils nous tiennent au courant de ce qui se passe.

Alors, nous serons par conséquent ici à Montréal la semaine du treize (13) janvier, dans cette même salle.

Nous allons continuer ici à Montréal le 3 février pour trois semaines, et nous espérons finir Montréal avec ces trois semaines-là.

L'autre date qui est sûre après, qui est certaine, c'est celle du neuf (9) mars pour St-Catherines. Les commissaires n'en ont pas encore discuté, mais il semble qu'une semaine sera suffisante à Ste.Catherines, après en avoir parlé aux procureurs; et si pour une raison ou pour une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





autre nous n'avions pas terminé Ste-Catherines dans une semaine, je crois que ce sera facile de faire venir les quelques témoins qui resteront à Toronto. De cette façon-là, nous ne perdrons pas de temps.

Alors, la deuxième semaine, au mois de mars, la semaine du seize (16) serait par conséquent à Toronto, mais ceci n'a pas été tout discuté avec les commissaires.

Alors, c'est le plus loin qu'on peut dire, actuellement, et ça dépendra des évènements, quant à la cédule, parla suite.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que le texte qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 4:20 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER